

NOORD AAN HET IJ

Masterplan Noordelijke IJ-oever



stadsdeel amsterdam-noord



Masterplan Noordelijke IJ-oever

Noord aan het IJ

Masterplan Noordelijke IJ-oever

Noord aan het IJ

Opgesteld door BVR in samenwerking met DRO.
In opdracht van Stadsdeel Amsterdam-Noord.
Amsterdam, oktober 2003



Inhoudsopgave

Voorwoord 7

Introductie 9

Samenvatting 11

DEEL A De opgave 15

Ontwikkelingen en trends 17

De opgave 19

Plan van en voor iedereen 24

DEEL B De raamwerken 27

Een stevig raamwerk 29

Raamwerk groen en openbare ruimte: karakteristieken die binden 31

Raamwerk water: water in de hoofdrol 43

Raamwerk verkeer: goede bereikbaarheid noodzaak 49

DEEL C Verkleuring van de Noordelijke IJ-oever 59

Bedrijventerreinen, kerngebieden en transformatiegebieden 61

Werken 63

Wonen 66

Voorzieningen 68

Kwaliteit 71

DEEL D Gebiedsuitwerkingen 75

Het Shell-terrein: van gesloten industrieel naar openbaar stedelijk 77

NDSM-stad: karakter van industrieplein 83

De Noorder IJ-plas: uniek watergebied met bijzondere waarde 89

Tolhuistuin en Sixhaven: de entree van Noord 95

Buiksloterham en Papaverhoek: aantrekkelijk rommelig 101

Het Cornelis Douwesterrein: ruim baan 109

DEEL E Uitvoeringsstrategie 113

Van industrieterrein naar stedelijk gebied 115

Belemmeringen wegnemen 119

Procedures volgen 125

Transformatie in stappen 129

Begrippenlijst 134

Literatuurlijst 136

Lijst Medewerkers 146

Colofon 148



Voorwoord

Ik ben er trots op dat ik u namens het Dagelijks Bestuur van Stadsdeel Amsterdam-Noord dit Masterplan voor de Noordelijke IJ-oever kan aanbieden. Met dit plan maken we van de industrieterreinen aan het IJ een veelkleurig en bruisend stukje van Amsterdam-Noord. Noord komt weer aan het IJ te liggen.

We vroegen in 2001 aan professor Riek Bakker om een visie te geven op de toekomst van de IJ-oever tussen de Sixhaven en de Noorder IJ-plas. Een visie waarin de oever flink zou veranderen. We willen er niet alleen kunnen werken, maar ook wonen, winkelen, uitgaan en recreëren. Niet alleen laagbouw met veel rust en ruimte, maar ook stedelijkheid en drukte. Met groen en water als verbindingen die passen bij Amsterdam-Noord.

Eind 2002 verscheen het Voorontwerp voor het Masterplan. We vroegen aan ondernemers, bewoners, instellingen en organisaties om reacties en merkten al gauw dat er veel steun was voor het plan. Bovendien bleek dat de meeste wensen en bezwaren konden worden gehonoreerd door aanpassingen van het plan. Die aanpassingen zijn in dit definitieve Masterplan doorgevoerd.

Het Voorontwerp heeft ons ook geholpen om het gemeentebestuur van Amsterdam duidelijk te maken wat Amsterdam-Noord voor ogen staat met de Noordelijke

IJ-oever. We zijn blij dat onze visie inmiddels is overgenomen in het gemeentelijk Structuurplan *Kiezen voor Stedelijkheid*. Ook hierin wordt nu gekozen voor een Noordelijke IJ-oever met een mix van wonen en werken.

Ook een tweede doel is bereikt, namelijk zekerheid over de uitvoering. We hebben met het gemeentebestuur afgesproken om grote delen van dit Masterplan samen te realiseren. Daarvoor gaan we samenwerken in een bestuurlijke coalitie van Amsterdam-Noord met de centrale stad. Als eerste ontwikkelen we het Shell-terrein, waar al in 2007 de eerste woningen zullen worden opgeleverd. Duur en goedkoop en met wonen en werken. Ook dat hoort bij Noord.

Maar voor we aan de uitvoering beginnen, vragen we nogmaals aan alle Noorderlingen om hun mening te geven over het Masterplan. Daarvoor start in het najaar een inspraakprocedure, waarna de Stadsdeelraad eind 2003 een besluit zal nemen over het plan.

Ik nodig u allen van harte uit om kennis te nemen van het Masterplan Noordelijke IJ-oever en ons te laten weten wat u ervan vindt.

MEVROUW DRS. JOKE PEPPELS

Voorzitter Dagelijks Bestuur Stadsdeel Amsterdam-Noord



Introductie

Het Masterplan Noord aan het IJ is een plan voor de ontwikkeling van een belangrijk deel van Amsterdam-Noord. Amsterdam-Noord heeft geleden onder de teloorgang van de scheepsbouw. Maar er liggen grote kansen voor een nieuwe toekomst met groeiende werkgelegenheid in een nieuw gemengd stedelijk milieu dat goed wordt verbonden met de bestaande woongebieden en de oude stad. De titel van het Masterplan, Noord aan het IJ, onderstreept dat het in de eerste plaats een plan is voor Amsterdam-Noord. De kansen en mogelijkheden zijn echter niet alleen van belang voor Noord, maar voor de hele stad en regio. De verstedelijkingsdruk is immers groot en de Noordelijke IJ-oever levert een bijdrage aan de grote vraag naar woningen en nieuwe werkgelegenheid.

Het opstellen van het Masterplan is een eervolle en uitdagende opgave waaraan door veel 'spelers' een bijdrage is geleverd. In de eerste plaats door de bestuurders die mij het vertrouwen hebben gegeven dit plan te maken. In de tweede plaats het team dat met mij het Masterplan gemaakt heeft. Aan het Masterplan is door BVR gewerkt in nauwe samenwerking met de Dienst Ruimtelijke Ordening van Amsterdam en een groot aantal medewerkers van het Stadsdeel Noord en de centrale stad. Maar inhoud en proces kunnen niet zonder elkaar. Het Masterplan kon alleen gemaakt worden dankzij de discussies met en reacties van vele burgers in Noord, maatschappelijke instellingen, ondernemers, het georganiseerde bedrijfsleven, marktpartijen et cetera.

De opgave is ook uitdagend omdat het een plangebied betreft dat volop in gebruik is als bedrijventerrein. 'De winkel is open en moet blijven functioneren.' Daar houden we rekening mee.

Ons vakgebied staat of valt met mensenwerk: afstemmen, bedenken, uitzoeken, zorgvuldig zijn, volhouden, wegen en creatief zijn. Als supervisor voor het Masterplan prijs ik mij gelukkig leiding te hebben gegeven aan een enthousiaste club van mensen die met elkaar, ieder met zijn eigen kennis en kunde, dit Masterplan hebben gemaakt.

RIEK BAKKER

BVR, adviseurs voor stedelijke ontwikkeling landschap en infrastructuur



WONEN AAN HET 

PIONIERS GEZOCHT

TE KOOP



GEREED JULI 2008

OP DEZE STRONGLOCATIE REALISCHT HET MONSTERVERBOD 250 RIJKTE PATRONEERTE WONINGEN
WONEN EN WERKEN AAN HET WATER | WWW.MONSTERVERBOD.NL

Y

Samenvatting

De oever van Amsterdam-Noord die zich uitstrekt tussen het Noordhollands Kanaal en Zaanstad, wordt de Noordelijke IJ-oever genoemd. We hebben het over de Sixhaven, het Shell-terrein, het bedrijventerrein van de Buiksloterham met de Metaalbewerkerbuurt, de NDSM-werf, Shipdock, het Cornelis Douwesterrein en de Noorder IJ-plas. Voor dit gebied van circa 430 hectare land en water beschrijft het Masterplan een ontwikkeling tot een gemengd woon-, werk- en voorzieningengebied van circa 25.000 arbeidsplaatsen, 9000 woningen, havens, recreatie en voorzieningen, tot 2030. Momenteel wonen er in het hele plangebied, woonschepen niet meegerekend, niet meer dan 100 mensen en werken er ongeveer 8000.

Zo'n honderdvijftig jaar geleden was het gebied nog water, een deel van het IJ. Het ondiepe water en het buitendijkse land zijn toen ingepolderd, waardoor het IJ een stuk kleiner werd. Dit nieuwe land was bedoeld voor de landbouw. Maar de druk van de stad was te groot en zo begon het nieuwe land al snel aan een tweede leven. Industrierterreinen werden aangelegd, kanalen werden gegraven en de scheepsbouw kwam tot grote bloei. Daarachter lagen de tuindorpen, waar de meeste arbeiders woonden. Aan deze hechte relatie tussen Noord en het IJ kwam een eind toen de scheepsbouw in de jaren '70 en '80 van de vorige eeuw grotendeels verdween, en havens en industrie door schaalvergroting steeds meer naar het westen opschoven. Langzaam zijn er nieuwe bedrijven gekomen, op braakliggende stukken land en tussen bedrijven die gebleven zijn. Soms zijn deze bedrijven nog afhankelijk van het

water voor transport, maar vaak niet meer. Omdat deze bedrijven meestal veel minder milieubelastend en ruimtebehoevend zijn dan de oude industrie, kan er nu voor het eerst ook gedacht worden aan woningbouw in delen van de Noordelijke IJ-oever. Een belangrijk voorbeeld is het Shell-terrein, waar met de bouw van het New Technology Center (NTC) het grootste deel van het oude terrein beschikbaar komt voor herontwikkeling en bedrijfsvestigingen gecombineerd worden met woningbouw en voorzieningen.

De Noordelijke IJ-oever is een gebied met grote kansen. Fantastisch gelegen, op de zonzijde van het IJ, met mooie uitzichten op de oude stad aan de ene kant, en de havenactiviteiten van het Westelijk Havengebied aan de andere kant. De scheepsbouwhistorie heeft bijzondere plekken opgeleverd, zoals de NDSM-werf, die het gebied identiteit geven. Het brakke water van het IJ herbergt bijzondere soorten vissen en andere waterdieren, en de Noorder IJ-plas is met zijn bijzonder heldere water zelfs van hoge ecologische betekenis. Toch wordt de Noordelijke IJ-oever maar slecht benut en wordt er weinig van genoten. Het is vaak moeilijk er te komen, bruggen en wegen ontbreken of vormen juist een barrière, soms is de openbare toegang zelfs helemaal afgesloten, zoals nu bij het Shell-terrein. Delen van de Noordelijke IJ-oever zijn (zwaar) vervuild en er is nauwelijks openbaar vervoer. De vroeger zo duidelijke relatie tussen het IJ, bedrijvigheid en bewoners uit de tuindorpen is steeds zwakker geworden. Een nieuwe relatie tussen Noord en het IJ moet gevonden worden. Zo begint de Noordelijke IJ-oever aan een derde leven.

Het Masterplan geeft een samenhangende visie op de ontwikkeling van het gebied. Daaruit wordt duidelijk welke stappen we moeten nemen, welke obstakels we moeten overwinnen en welke initiatieven en investeringen mogelijk zijn. Het is geen eindplan, een plan met een gefixeerd eindbeeld, maar een ontwikkelingsstrategie. Een strategie die een duidelijke koers uitzet maar ook ruimte laat voor de uitwerking en invulling daarvan. Dit past beter bij het gebied, dat ondertussen volop in bedrijf is en waar bijna dagelijks nieuwe ontwikkelingen zijn. Onderdeel van de strategie zijn de stappen en procedures die doorlopen moeten worden om de transformatie van de IJ-oever gestalte te geven. Een Milieu Effect Rapportage (MER), bestemmingsplan-procedures en saneringsplannen zijn bijvoorbeeld zaken die nodig blijken. Het overgrote deel van de huidige bedrijven kan blijven zitten, maar voor enkele bedrijven zal op termijn een andere plek gezocht moeten worden.

Het Masterplan heeft de vorm gekregen van een raamwerk dat de hoofdstructuur vastlegt, met een strategie hoe binnen dat raamwerk het gebied zich verder kan ontwikkelen. Door het raamwerk worden de verbindingen naar het IJ verbeterd en ontstaan er waardevolle openbare plekken aan het water. Met de invulling van het gebied wordt een nieuw stukje stad aan het IJ gecreëerd. Alléén bedrijvigheid is niet meer genoeg om dit te bereiken. Bovendien is een volledige en strakke scheiding van wonen en werken niet meer van deze tijd. Een overgangsgebied waarin werken en wonen worden gecombineerd, levert een belangrijke en levendige bijdrage aan de stad van vandaag en morgen. Dit is reden waarom we een gemengd programma van werken, wonen en voorzieningen voorstellen.

Het raamwerk bestaat uit wegen, water, pleinen en groen. Door extra wegen en bruggen aan te leggen, ontstaat een netwerk van verbindingen. Wegen in dat



netwerk leiden naar het IJ óf lopen parallel aan het IJ. De wegen naar het IJ verbinden de woonbuurten van Noord met het water. Waar je aan het IJ komt, is dan een park, plein of kleine plek aan het water. De parallelle wegen verbinden de delen van de IJ-oever onderling. Standaardprofielen met bomenlanen garanderen herkenbaarheid en verblijfskwaliteit. De maatvoering van de profielen is op de groei gekozen. Wanneer het in de loop der jaren drukker wordt aan de IJ-oever, hoeven straten niet grondig heringericht en bomen niet gekapt te worden. Drie groengebieden zijn groter dan de andere en leggen de relatie tussen Noord en het IJ op een landschappelijke schaal. Deze groengebieden liggen langs de belangrijkste waterlopen: het Noordhollands Kanaal en de Zijkanalen H en I. Dit zijn bijzondere zones. De zijkanalen zijn de oorspronkelijke grenzen van de verschillende polders en zorgen nog steeds voor de afwatering van Waterland op het IJ. Van deze groengebieden worden de grenzen gedefinieerd en het karakter versterkt. Hoe voller de stad in de loop der jaren wordt, hoe waardevoller deze gebieden voor de huidige en toekomstige bewoners en werkers zullen zijn. Het raamwerk bestaat ook uit water. Op het IJ komt de grotere scheepvaart voorbij en aan het IJ komt een aantal havens te liggen: voor passanten, als jachthaven, voor charters of Rijncruiseschepen en voor bijzondere gelegenheden. Natuurlijk zijn er bedrijven die gebruikmaken van vervoer over water en komt er ruimte voor reparatie en stalling. Ook wordt een netwerk van kleinere kanalen gemaakt, dat de IJ-oever doorwatert. Er is hier altijd al veel gegraven en gedempt, maar verder dempen moet nu stoppen en ontbrekende schakels in het netwerk moeten gegraven worden. Zo ontstaat voor kleine vaartuigen een beschutte route door het gebied heen achter het drukke IJ om. De oevers zullen in de regel groen zijn, behalve waar havens of bedrijfsvoering anders wensen. Groene oevers verhogen de ecologische waarde en versterken het groene karakter van Noord tegenover

de stenige zuidoever van het IJ. Langs de Buiksloterham wordt bijvoorbeeld een extra brede groene oever voorgesteld, een groene boulevard tussen de NDSM-werf en de Tolhuistuin tegenover het Centraal Station.

Via dit raamwerk van water en land kan het verkeer zijn weg vinden. De Klaprozenweg en de Cornelis Douwesweg blijven de hoofdwegen. De barrière die de Cornelis Douwesweg vormt tussen de woongebieden en het IJ, wordt aangepakt door de weg op een aantal logische punten oversteekbaar te maken. Op de andere wegen binnen het IJ-oevergebied wordt de verkeersdruk gespreid in plaats van de druk te concentreren op enkele straten. Dit geldt nog sterker voor het fietsverkeer waarvoor een fijnmazig netwerk van verbindingen is ontworpen. Ook het openbaar vervoer wordt sterk verbeterd, met pont, bus en op termijn wellicht een aftakking van de Noord/Zuidlijn naar Zaanstad. Maar dit netwerk wordt niet in één keer aangelegd. Op relatief bescheiden wijze starten we met de aanleg van enkele ontbrekende bruggen of wegdelen, worden busroutes uitgebreid en, misschien het meest eigen aan het imago van de Noordelijke IJ-oever, gaan extra veerponten varen. De verdere groei van het verkeersnet kan vervolgens gelijke tred houden met de ontwikkeling van het gebied.

De ontwikkeling van het gebied bestaat uit de invulling van het raamwerk. Gebouwen, extra werkgelegenheid, woningen, scholen, winkels, horeca en andere voorzieningen... ze brengen nieuw leven aan het IJ. De Noordelijke IJ-oever 'verkleurt' langzaam van een extensief gebruikt werkgebied tot een gebied waarin gewerkt, gewoond en gerecreëerd wordt. Niet overall gebeurt dit op dezelfde manier. Grote delen blijven als bedrijventerrein gehandhaafd. Bijvoorbeeld aan de Noorder IJ-plas en op het Cornelis Douwesterrein in het westelijke deel van het plangebied, dat binnen de milieucontour van het haven- en industriegebied

Westpoort valt, worden geen woningen gebouwd. Maar ook delen van de Buiksloterham blijven een bedrijvenbestemming houden, onder meer waar het NTC gebouwd wordt. Voor deze gebieden wordt gestreefd naar geleidelijke verdichting en intensiever grondgebruik.

Drie gebieden op sleutelposities in het gebied, knooppunten van wegen en waterwegen, worden als kerngebieden aangeduid. In deze gebieden starten we met de transformatie van de IJ-oever. Het Shell-terrein en NDSM-stad bestaan voor het grootste deel uit wonen, samen meer dan 7000 woningen, maar met een aanzienlijk deel werken en voorzieningen. Deze kerngebieden verkleuren niet geleidelijk, maar bieden snel een basis voor levendigheid, sfeer en voorzieningen. Het worden gebieden waar het prettig is om te wonen en te werken, maar waar ook bewoners uit Noord en andere delen van de stad graag aan het IJ komen. Hier zijn de stedelijke voorzieningen te vinden, cultuur, horeca, havens... Bij het Shell-terrein aan de groene oever en het park bij de Tolhuistuin, in NDSM-stad aan het werfterrein dat een 'industrieplein' en evenemententerrein wordt. De Noorder IJ-plas is het derde kerngebied, maar hier wordt juist ingezet op recreatieve bedrijvigheid; een jachthaven met bijbehorende bedrijvigheid, sport, recreatie en natuur. Dit gebied dat nu een nauwelijks bereikbare achterkant van de IJ-oever is, wordt een voorkant, een entree vanaf Zaanstad en de A10. En op termijn een prachtige locatie voor het Sportpark Melkweg, dat dan een nieuwe bestemming kan krijgen als werk- of woongebied.

Ten slotte wordt een gedeelte van de Noordelijke IJ-oever binnen de Buiksloterham, als transformatiegebied aangeduid. Net als in de kerngebieden is hier wonen mogelijk, maar het aandeel van werken en wonen houdt elkaar in evenwicht. Ook wordt het iets minder dicht bebouwd dan de kerngebieden. Hier kan het proces

geleidelijker verlopen. De mix van wonen en werken kan tot eigen woonkwaliteiten en vestigingsmogelijkheden voor bedrijven leiden, die in gescheiden woon- en werkgebieden niet bestaan. We denken aan woon-werkunits, ateliers en wonen naast kleinschalige bedrijvigheid. Zo zal dit gebied een schakel vormen tussen woon- en werkgebieden, tussen oud-Noord en de nieuwe ontwikkeling en aan de Noordelijke IJ-oever.

Het Masterplan is de aanzet tot de ontwikkeling van het derde leven van de Noordelijke IJ-oever. Na de inpoldering en de landbouw, na de industrie en de scheepsbouw, kan Amsterdam-Noord opnieuw zijn IJ-oever ontdekken.

ROBYLON CARS

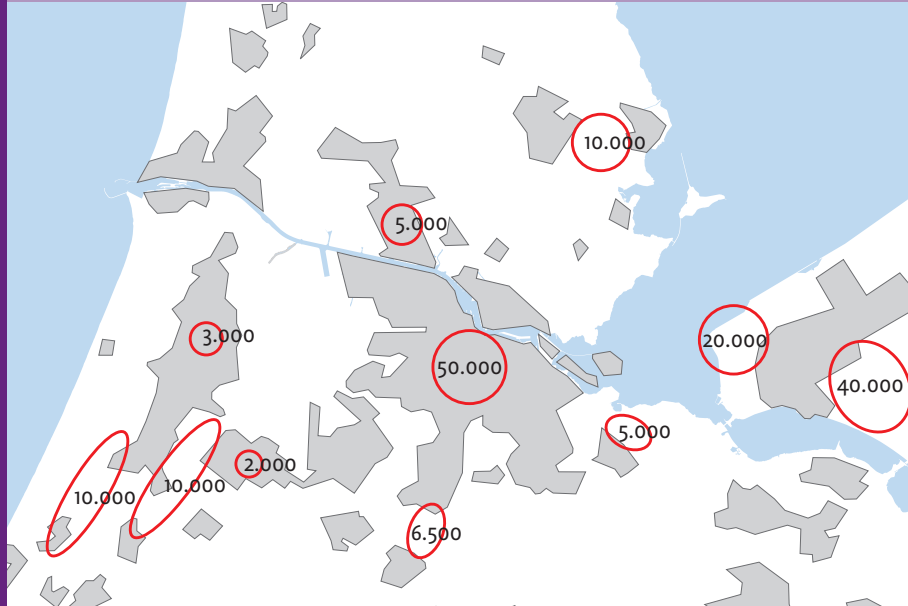


DEEL A

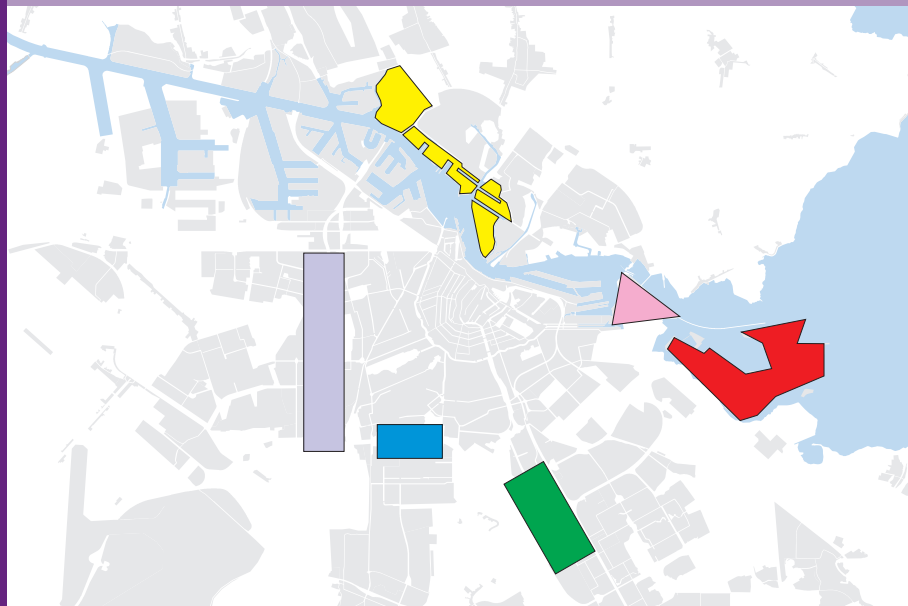
De opgave



WONINGBOUWOPGAVE NOORDVLEUGEL RANDSTAD



VERSCHEIDENHEID GROTE PROJECTEN AMSTERDAM



Ontwikkelingen en trends

Door de economische ontwikkelingen verandert er veel in Amsterdam en de regio. De komende decennia wordt in de Randstad een Deltametropool gevormd. Dat wil zeggen dat de Randstad zal uitgroeien tot een samenhangende economische en culturele wereldstad. Met een aangenaam woon-, leef- en vestigingsklimaat, een hoogwaardig verkeers- en vervoersnetwerk, en met een hoogwaardig groen- en waternetwerk. De ideeën over deze Deltametropool zijn verwoord in de Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening van het Rijk. Maar ook in het beleid van de regio en de gemeente Amsterdam.

Die ontwikkeling betekent onder meer dat er tussen 2010 en 2030 in de Noordelijke Randstad, onder andere Amsterdam, Almere, Haarlemmermeer en Zaanstad, samen in totaal 150.000 extra woningen moeten komen. Amsterdam neemt 50.000 woningen voor zijn rekening. Woningen die goed moeten worden aangesloten op de infrastructuur en de groen- en waternetwerken.

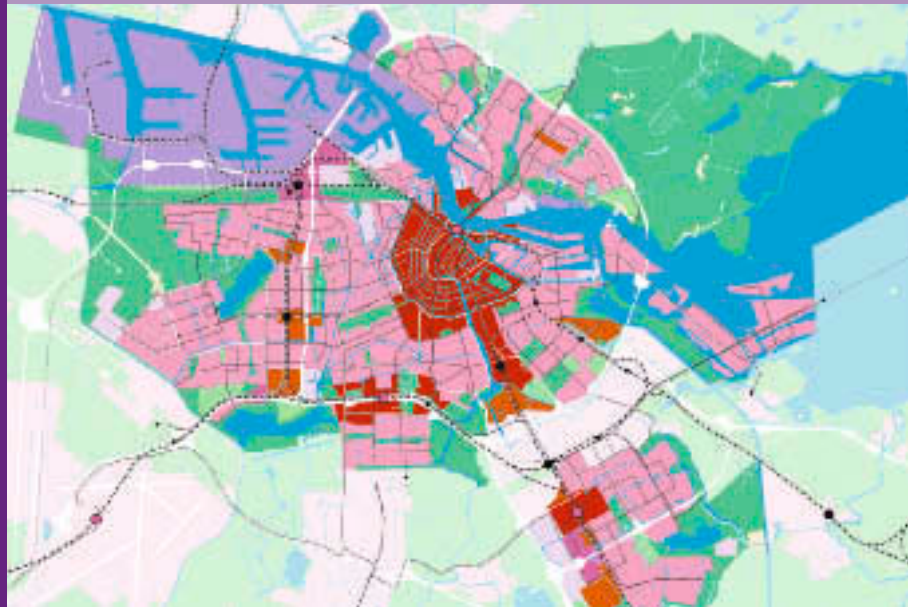
Het beleid van de gemeente Amsterdam gaat uit van een compacte stad met een duurzaam ruimtegebruik. De groei moet daarom worden opgevangen in een beperkte geografische ruimte. Waardevolle natuurlijke landschappen in de regio mogen niet onnodig worden aangetast. Daarom moet er juist binnen de grenzen van de stad ruimte worden gevonden voor de groeiende behoefte aan wonen, werken, recreëren, cultuur, groen, voorzieningen en verkeer. In het Structuurplan Kiezen voor stedelijkheid van Amsterdam staat het ruimtelijk beleid voor de komende jaren. Een aantal bestaande gebieden is aangewezen als vernieuwingsgebied. Dat

zijn, naast IJburg dat al gebouwd wordt, Overamstel, Zeeburgereiland, de Zuidas en de Noordelijke IJ-oever.

Ook in de toekomstvisie van het Stadsdeel Amsterdam-Noord wordt ruimte geboden voor intensivering en dus ook voor meer woningen. Om precies te zijn 13.000 woningen in heel Amsterdam-Noord, waarvan 4100 woningen aan de Noordelijke IJ-oever in de periode 2000 tot 2015. Het Stadsdeel wil ruimtelijke voorwaarden scheppen om de gewenste ontwikkeling in Amsterdam-Noord mogelijk te maken. Dit houdt onder andere in dat de vervoersnetwerken verbeterd moeten worden. Maar tegelijkertijd benadrukt de visie dat er ook gestreefd moet worden naar behoud en versterking van het eigen, specifieke karakter van Amsterdam-Noord, zoals het groene netwerk. Op de lange termijn wordt de Noordelijke IJ-oever een gebied met een gevarieerd milieu, dat op een veelzijdige manier is verknoot met de stad en de regio.

Om aan een goede ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever sturing te kunnen geven, is een Masterplan nodig. Een plan dat ver weg kijkt tot 2030 en tegelijk houvast geeft voor ontwikkelingen op korte termijn. De opgave voor zo'n Masterplan Noordelijke IJ-oever komt voort uit en sluit aan bij bovengenoemde ontwikkelingen en trends.

STRUCTUURPLAN AMSTERDAM – PLANKAART 2010



- | | | | |
|--|--|--|--|
| | Grootstedelijk kerngebied | | Water buiten de hoofdwaterstructuur |
| | Grootstedelijk wonen/werken | | Station eerste orde: behorend tot het (inter)nationale netwerk |
| | Stedelijk wonen/werken | | Station tweede orde: behorend tot het nationale netwerk |
| | Landelijk-luxe wonen | | Station derde orde: behorend tot het nationale netwerk |
| | Grootstedelijk werken | | Snelwegennet |
| | Stedelijk bedrijventerrein
(bedrijven milieuklasse III en IV) | | Hoofdwegennet auto |
| | Grootschalig werkgebied
(bedrijven tot en met milieuklasse V) | | Spoornet |
| | Hoofdgroenstructuur | | Openbaar vervoer: metro/sneltram |
| | Groen buiten de hoofdgroenstructuur | | Openbaar vervoer: bus/tram |
| | Hoofdwaterstructuur | | Emplacement |

NIEUWE KAART AMSTERDAM-NOORD 2010



- | | |
|--|-------------------------------------|
| | Water |
| | Groene interventie |
| | Gemengd programma |
| | Voorzieningen |
| | Bedrijven |
| | Herprofilering |
| | Recreatie route |
| | Attractiepunten aan de Zeedijk |
| | Laan |
| | Nieuwbouw IJ/oevers in ontwikkeling |

De opgave

Voor het Masterplan is een plangebied gekozen dat het westelijk deel van de IJ-oever bestrijkt vanaf de Sixhaven tot en met de Noorder IJ-plas. De strook wordt in het zuiden begrensd door het IJ en in het noorden door de Cornelis Douwesweg en de Klaprozenweg. De Metaalbewerkerbuurt is ook onderdeel van het plangebied. In het nu vooral extensief gebruikte gebied zijn op dit moment industrie en bedrijvigheid aanwezig. Werken is gezichtsbepalend. Op de gehele Noordelijke IJ-oever, op sommige plekken meer en op sommige plekken minder, zullen bedrijvigheid en werk een belangrijke functie blijven vervullen. Het uitgangspunt voor de ontwikkeling van dit gebied is een intensiever grondgebruik en het mengen van de bestaande én nieuwe werkfuncties met wonen en recreëren. Daarvoor zullen aanzienlijke hoeveelheden woningen worden toegevoegd. Van de opgave om 50.000 woningen in Amsterdam te bouwen, zijn er bijna 9000 op de Noordelijke IJ-oever gepland. De hoofdopgave is dus het duurzaam transformeren van de Noordelijke IJ-oever tot een bijzonder stuk stad, passend bij de vraag naar nieuwe woningen, bedrijfsruimten en voorzieningen, passend bij het eigen karakter van het gebied en passend in de rijke geschiedenis en structuur die het gebied nu kenmerkt.

Het proces is gericht op de transformatie naar een optimaal grondgebruik. Om dat tot stand te brengen, is het nodig om ruimtelijke condities te benoemen en te realiseren. Die ruimtelijke condities gaan de schaal van het afzonderlijke deelproject of bouwproject te boven. Ze hebben voor alles te maken met infrastructuur en landschap. Infrastructuur en landschap bieden de

kaders voor het programma. De precieze inhoud van die programma's zal zich in de tijd uitkristalliseren. Het heeft dus geen zin om nu al een eindbeeld voor de Noordelijke IJ-oever te tekenen.

De transformatie van de Noordelijke IJ-oever is een zeer geleidelijk proces. Niet alle delen worden tegelijkertijd en op dezelfde manier ontwikkeld. Sommige gebieden zullen langer gericht zijn op bedrijvigheid en sommige gebieden zullen sneller transformeren naar een gemengd woon-werkgebied. Gevestigde bedrijven in het gebied moeten daarbij goed kunnen blijven functioneren. Daarvoor is het bijvoorbeeld nodig dat de bereikbaarheid voor vrachtverkeer op orde is en blijft. Slechts in enkele uitzonderlijke gevallen moeten bedrijven verplaatst worden naar meer westelijk gelegen vestigingslocaties elders.

Vanwege de lange tijdspanne, de grote omvang van het plangebied en het feit dat er verschillende projecten gaande zijn, moet het Masterplan handvatten bieden voor activiteiten voor de korte en de lange termijn. Daarnaast moet het structuur aangeven en oplossingen bieden voor incidenten. Daarom geeft het Masterplan geen sluitende programmatische oplossingen waarbij precies per gebied wordt aangegeven hoeveel woningen en arbeidsplaatsen er moeten komen. Integendeel, het plan faciliteert een proces van samenwerking en interactie, van initiatief, ontwerp en uitvoering. Een geleidelijk proces dus, met een planvorm die daarbij past.

Het Masterplan biedt ruimte aan bijna 9000 woningen en een aanzienlijk aantal bedrijven en kantoren. Er zullen straks 18.000 mensen in het gebied wonen. Daarnaast werken er circa. 25.000 mensen en zullen veel mensen uit Noord en de stad gebruikmaken van de verschillende voorzieningen in het gebied. Dit betekent een totaal van bijna 3 miljoen m² vloeroppervlakte, waarvan ruim



Noordelijke IJ-oever rond 1800



Noordelijke IJ-oever rond 1900



Noordelijke IJ-oever rond 1929



Noordelijke IJ-oever, 1955



Noordelijke IJ-oever, 1969



Noordelijke IJ-oever, 2000

1 miljoen m² voor wonen en ruim 1,5 miljoen m² voor werken. Deze omvang biedt ook draagvlak voor snel en betrouwbaar openbaar vervoer.

Passend bij de geschiedenis van een bijzonder stadslandschap

In het Masterplan houden we rekening met het bestaan van de karakter van de Noordelijke IJ-oever, dat deels een hoge cultuurhistorische waarde heeft. Een karakter dat is ontstaan in het verleden. De historie heeft immers vele sporen nagelaten langs de Noordelijke IJ-oever en dat krijgt een plek in de plannen. Een korte terugblik.

Polders en fabrieken

Rond 1850 wordt een ondiep deel van het IJ buiten de Waterlandse Zeedijk, de ham bij Buiksloot, ingepolderd en ontstaat de polder Buiksloterham. De Grasweg is de dijk rond deze polder, met ten zuiden daarvan een buitendijks gebied. In 1875 wordt ook de Noorder-IJpolder opgeleverd. De Ooster- en Westertocht, een doorgaande weg evenwijdig aan de Cornelis Douwesweg, vormt de middenas van deze nieuwe polder. De beide polders zijn aanvankelijk bedoeld als landbouwgrond, maar na 1900, als Amsterdam de sprong over het IJ maakt, krijgen ze nieuwe bestemmingen. Een belangrijk deel wordt fabrieksterrein, de rest wordt ingeruimd voor enkele arbeiderswijken.

Maar de kosten vallen tegen, evenals de belangstelling vanuit het bedrijfsleven, en dus wordt het plan in 1914 herzien: meer woningen en minder fabrieksterrein. In de loop van de jaren vestigen vooral bedrijven in de metaal- en scheepsbouw zich op de industrieterreinen van Amsterdam-Noord. Om deze industriële ontwikkeling mogelijk te maken worden de polders ingrijpend vergraven. Het slib uit de gegraven havens en kanalen

komt op het ingepolderde gebied, zodat uiteindelijk grote delen van de polders boven het waterpeil van het IJ worden gebracht.

Als in de jaren '70 en '80 de metaal- en scheepsbouw-industrie zich wereldwijd verplaatst naar nieuwe productielanden wordt ook de Noordelijke IJ-oever zwaar getroffen. Bedrijven krimpen in of verdwijnen helemaal. Om nieuwe werkgelegenheid te scheppen worden bedrijven met Europese steun gestimuleerd om zich aan het IJ te vestigen. Dat lukt en het aantal arbeidsplaatsen neemt in de jaren '90 weer aanzienlijk toe. Toch blijft veel ruimte ongebruikt, omdat veel nieuwe bedrijven arbeidsintensiever, schoner en kleiner zijn dan de vroegere zware industrie.

De oriëntatie van de industrie verandert eveneens. Was vroeger vervoer over water een belangrijke vestigingsfactor, tegenwoordig is bereikbaarheid over de weg van groter belang. Het sluiten van de ring A10 in de jaren '80 is dan ook een belangrijke stimulans voor de economische ontwikkeling van Amsterdam-Noord. Herstructureringsplannen voor de voormalige industrieterreinen aan het IJ spelen daarop in. De komst van de Noord/Zuidlijn zal de bereikbaarheid van het gebied in de nabije toekomst verder verbeteren.

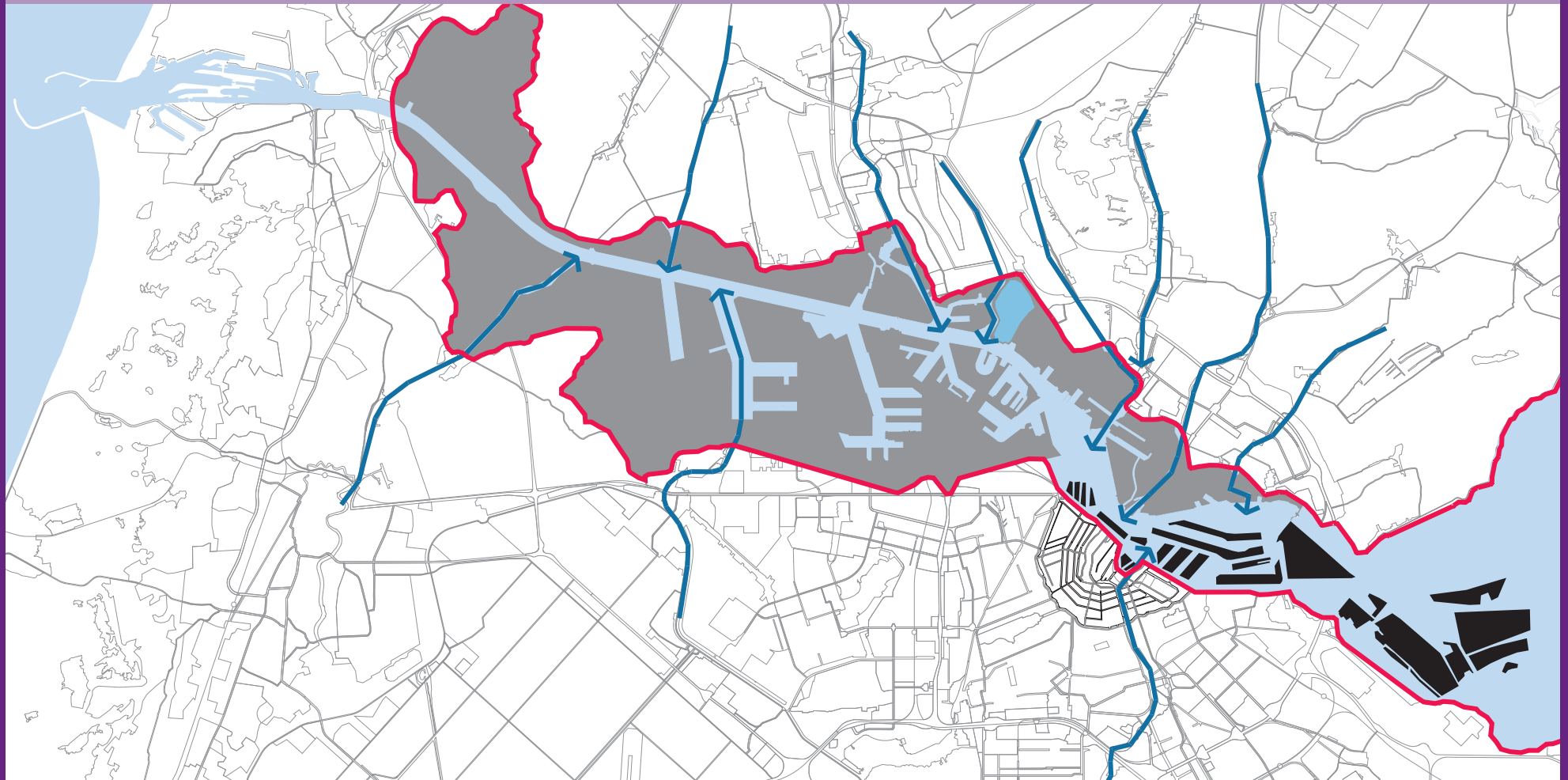
Land in water, water in land

Het landschap van de Noordelijke IJ-oever verschilt totaal van het landschap aan de Zuidkant van het IJ. Daar werden, voor de kust van de historische stad, sinds de middeleeuwen eilanden aangelegd om de stad te kunnen uitbouwen. In Noord zijn er geen eilanden in het water, maar zijn het opgehoogde polders waarin water uitgegraven is. Buitendijks gebied werd ingepolderd, in eerste instantie voor landbouwgrond. Later werden die polders door ophogingen, vergravingen en dempingen omgezet in industriegebieden. Het is een gebied waar gegraven wordt en gedempt naar gelang de wens van de tijd.



Bron: Gemeentearchief Amsterdam

LAND EN WATER



-  Buitendijkse polders
-  Kunstmatige eilanden
-  Waterlopen
-  Waterlandse Zeedijk

Drie typen water

In dit IJ-landschap zijn verschillende typen water ontstaan. Er is het open water van het IJ. Niet alleen de vaargeul hoort bij het IJ, maar ook het water tussen de zuidelijke eilanden en het water tussen de verschillende poldereenheden in Noord, zoals de Zijkanalen I en H. Via deze watergangen staat het landschap achter de voormalige zeedijk in contact met het IJ. Bijvoorbeeld via een sluis of gemaal. Deze verbindingen hebben nog steeds een belangrijke rol voor de afwatering van het achterland. Een tweede type water zijn de resten van de voormalige polderafwateringen. Deze zijn te vinden in delen die niet opgehoogd zijn, zoals tuindorp Oostzaan waar het waterpeil ongeveer 3,50 meter onder NAP is. Ten slotte is er het water dat later uitgegraven is binnen de opgehoogde polders: de havens, kanalen en dokken. Deze watergangen werden niet gegraven voor de waterhuishouding, maar om bedrijfsmatige redenen. Ze werden vaak ook weer even gemakkelijk gedempt. De Noorder IJ-plas is hier een voorbeeld van. Deze plas werd indertijd uitgegraven voor zandwinning.

Een opdracht voor de toekomst

De rijke geschiedenis van de Noordelijke IJ-oever is nog goed herkenbaar in een groot aantal gebouwen en landschappelijke structuren. Bedrijfshallen, scheepshellingen, kanalen en havens zijn sporen van het verleden, maar tevens aanknopingspunten voor de toekomst. Waar mogelijk worden ze met nieuwe bestemmingen ingepast in het herontwikkelingsproces, zodat de geschiedenis ook straks herkenbaar blijft. Op drie plaatsen zijn historische elementen nog zo goed bewaard dat we kunnen spreken van cultuurhistorische kerngebieden.

Het Balkon van Amsterdam-Noord

De oude landtong Volewijk is nog goed herkenbaar in de omgeving van de Sixhaven en de Tolhuistuin. Kenmerkend voor dit Balkon van Noord zijn de karakteristieke groen- en waterstructuren met het Noordhollands Kanaal, het Tolhuispark, de Laanweg en de Sixhaven. De Volewijk is nog steeds een landelijke enclave met kleinschalige lintbebouwing en vrijstaande panden in het groen. Belangrijke gebouwen en bouwwerken zijn onder meer de Willemsluizen met hun bijgebouwen, de politiepost, de havenmeesterswoning van de Sixhaven, het Tolhuis, de portierswoning en kantine van Shell en het Ponthuys. De Volewijk is een onderdeel van het aan te wijzen Rijks Beschermd Stadsgezicht Van der Pekbuurt/Disteldorp. Doel van deze aanwijzing is het kleinschalige en groene karakter van dit gebied te behouden.

De campus van Shell

Een tweede cultuurhistorisch kerngebied is het oostelijk deel van het Shell-terrein. Hier vestigde zich in 1905 de Dordtse Maatschappij tot Opsporen en Exploiteren van Petroleumbronnen op Java. Tussen 1920 en 1945 ontstond een rij van bakstenen laboratoriumgebouwen evenwijdig aan het Buiksloterkanaal en haaks op de Gras- en Badhuisweg. De verdraaiing in de stedenbouwkundige structuur als gevolg van het samenkomen van de Volewijk, de Buiksloterham en een buitendijks gebied ten noorden van de Grasweg, bleef daarbij intact. Deze geknikte structuur en de bijbehorende wigvormige open ruimte zijn nog steeds goed herkenbaar. Ook de strip met de laboratoriumgebouwen en de toren Overhoeks is goed bewaard. Bij de herontwikkeling van het Shellterrein zal zorgvuldig worden omgegaan met de historische gelaagde structuur en de resterende, waardevolle gebouwen.

Schakel in de scheepsbouwgeschiedenis

Het meest indrukwekkende restant van het verleden is de voormalige werf van de NDSM bij de monding van het Zijkanaal I. De loodsen en werkplaatsen, hellingbanen en kraan, sporen en bestratingen vormen samen een bijzonder ensemble dat uniek is in Europa. De NDSM-werf is historisch ook van waarde als 20^e-eeuwse schakel in de Amsterdamse en Nederlandse scheepsbouwgeschiedenis. Behoud van de industriële bouwwerken en de landschappelijke lay-out van havens, pieren en steigers is daarom van groot belang.

Met deze drie kerngebieden zijn niet alle historische fragmenten genoemd. Overal aan de IJ-oever zijn industriële gebouwen en structuren te vinden die het waard zijn om met zorg te worden ingepast in een nieuwe ontwikkeling. Het Masterplan geeft hiervoor de richting aan.



Plan van en voor iedereen

Op de Noordelijke IJ-oever gebeurt veel. Er zijn veel oude en nieuwe bedrijven met duizenden werknemers. Ook zijn er mensen uit de aangrenzende buurten die naar de Noordelijke IJ-oever komen om hun bootje af te meren, de markt te bezoeken of hun hond uit te laten. Al deze mensen hebben waardevolle informatie die relevant is voor de invulling van het Masterplan. Daarom is bij het maken van het plan vanaf het begin actief overlegd met ondernemers, bewoners en andere betrokkenen. De informatie uit deze gesprekken is belangrijke input geweest voor het Masterplan.

Masterplan in stappen

Aan het totstandkomen van dit Masterplan zijn verschillende stappen voorafgegaan. In samenspraak met verschillende partijen hebben we uitgestippeld wat er in het Masterplan moest komen te staan. In september 2001 zijn we, het ontwerpteam Masterplan, gestart met het formuleren van de opgave. Deze opgave heeft in 2002 geleid tot het Voorontwerp Masterplan. In deze periode werd ook het nieuwe structuurplan voor de gehele stad opgesteld. Er vond afstemming plaats tussen de kansen en mogelijkheden die het nieuwe structuurplan bood en de potenties voor het Masterplan Noordelijke IJ-oever. Daarbij hebben we onder andere intensief gecommuniceerd met het bedrijfsleven. Bij het Voorontwerp Masterplan constateerden we al dat een aantal onderwerpen nadere aandacht verdient. Het Voorontwerp Masterplan is dan ook getoetst en bijgesteld. Dit is gebeurd op basis van een aantal onderzoeken over specifieke gebieden en

thema's. De onderzochte thema's zijn de waarde van de bestaande gebouwen en buitenruimte, de kwaliteit van de bodem, de betekenis van kunst, de noodzakelijke voorzieningen (zoals scholen, winkels, zorg et cetera), verkeer en vervoer en planeconomie.

Breed besproken, breed geluisterd

Over het Voorontwerp Masterplan is breed gecommuniceerd. Het communicatietraject begon met een publieke presentatie van het Voorontwerp in de Baanderij op het NDSM-terrein in november 2002. In dezelfde periode ging het Stadsdeelbestuur akkoord met de hoofdlijnen van het Voorontwerp en gaf daarmee de makers van het Masterplan toestemming om verdere gesprekken te voeren met bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties. In het traject tussen het afronden van het Voorontwerp Masterplan en het afronden van dit Masterplan zijn diverse bijeenkomsten georganiseerd om het betrokken publiek zo goed mogelijk over het Masterplan te informeren en om informatie te krijgen over onjuiste zaken of dingen die ontbraken. Het projectbureau Noordelijke IJ-oever heeft in totaal vier buurt-informatieavonden gehouden en deelgenomen aan verschillende discussieavonden met betrokken organisaties. Het team is ook bij mensen thuis geweest om daar vragen te beantwoorden over het Voorontwerp. Aanvullend is wekelijks het atelier waar het Masterplan gemaakt werd, opengesteld voor publiek. Zo konden geïnteresseerden specifieke vragen stellen en een blik werpen op de plannen en de manier waarop eraan

gewerkt werd. Deze 'open ateliers' zijn bezocht door verschillende groepen mensen, van studenten tot omwonenden. Al deze informatie heeft ervoor gezorgd dat er een flinke stap gemaakt kon worden van het Voorontwerp naar dit Masterplan.

Reacties

Met de vragen over en opmerkingen en aanvullingen op het Voorontwerp die uit de verschillende bijeenkomsten zijn voortgekomen, heeft het projectbureau Noordelijke IJ-oever een Reactieboek gemaakt. In dit Reactieboek zijn alle opmerkingen, vragen en aanvullingen per onderwerp in de linkerkolom opgenomen, waarna in de rechterkolom is opgenomen wat er met de reacties is gedaan. Het ontwerpteam Masterplan heeft veel gehad aan de diverse opmerkingen van zowel buurtbewoners als betrokken organisaties. Veel van de reacties zijn dan ook overgenomen in het Masterplan. Het Reactieboek is officieel aangeboden aan het Stadsdeelbestuur op de Dag van de Noordelijke IJ-oever op 25 mei 2003 in de Baanderij. Op deze dag werd het definitieve Masterplan toegelicht en waren er excursies naar verschillende bestemmingen aan het IJ. Alle betrokkenen en geïnteresseerden hebben een Reactieboek mee naar huis gekregen.



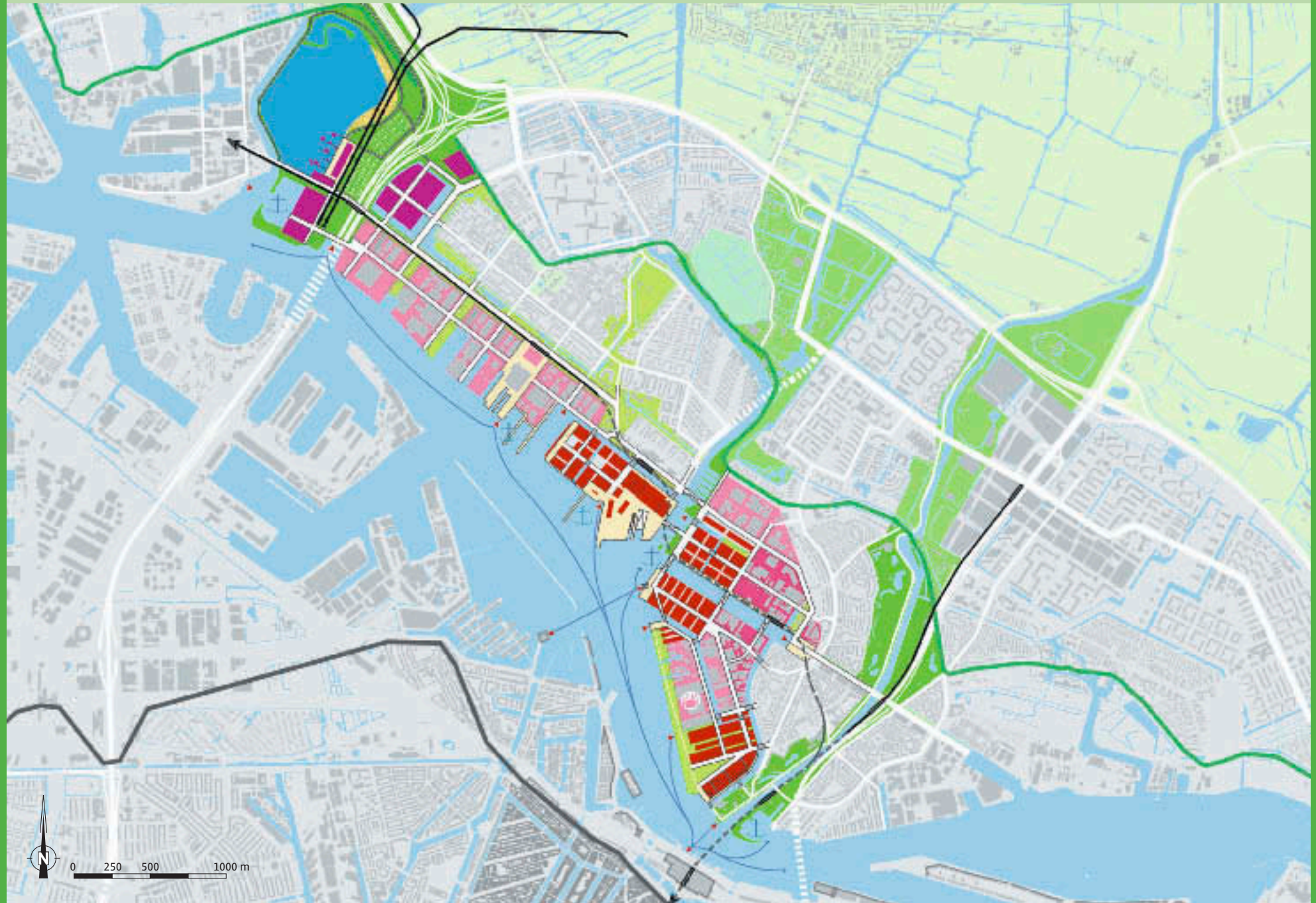


DEEL B

De Raamwerken



PLANCONCEPT



Een stevig raamwerk



Bedrijven- of industrieterrein



Lokatie Shell NTC



Transformatiegebied wonen/werken



Kerngebied Shell en NDSM-stad



Kerngebied Noorder IJ-plas



Groenstructuur



Raamwerk wegen



Openbare kaden en pleinen



Zeedijk



Strand



Sportvelden



Reservering bovengronds HOV-tracé en haltes



Reservering ondergronds HOV-tracé en haltes



Hoogspanningsleidingen



Noorder IJ-plas



Veerverbindingen



Mogelijkheid aanlanding watervervoer



Vaste brug



Beweegbare brug

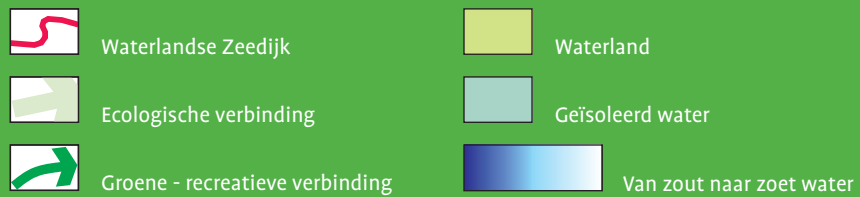
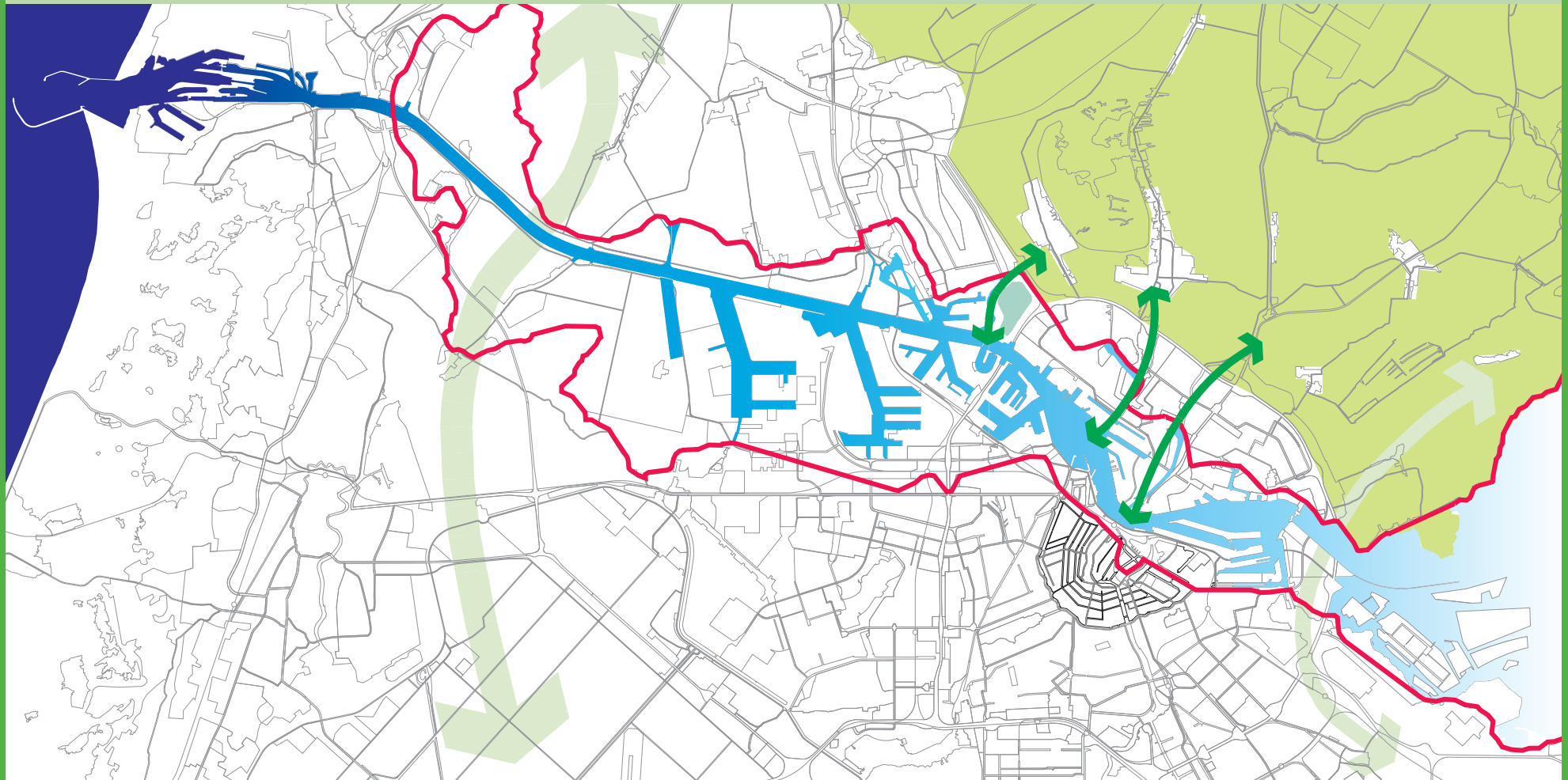


Haven

De ontwikkelingen aan de Noordelijke IJ-oever zijn onmogelijk precies te voorspellen. Daarom hebben we een plan gemaakt waarin onderscheid is gemaakt tussen hoofdstructuren of raamwerken die we voor langere tijd willen vastleggen en veiligstellen, en invullingen die nog variabel zijn.

De raamwerken, ook wel het skelet van het plan genoemd, zijn zo gekozen dat ze de twee basiskwaliteiten van Noord versterken: water en groen. Door de raamwerken vast te leggen, worden dus de bijzondere kwaliteiten van het gebied benut én beschermd tegen toekomstige claims en ingrepen. Dat verhoogt de kwaliteit van het gebied en het verhoogt de kansen voor een succesvolle transformatie. De raamwerken water, groen en openbare ruimte worden aangevuld met het raamwerk verkeer. Dit raamwerk waarborgt dat de mobiliteit nu en in de toekomst op een goede manier opgevangen wordt. Met deze raamwerken kan het gebied zo georganiseerd worden dat de verandering geleidelijk aan kan plaatsvinden. De raamwerken bieden op die manier zekerheid en structuur, maar ook flexibiliteit.

LANDSCHAP EN ECOLOGIE



Raamwerk groen en openbare ruimte: karakteristieken die binden

De landschappelijke basis voor het raamwerk groen en openbare ruimte zijn de oude zeedijk en de groenzones die daaraan gekoppeld zijn. Deze groenzones liggen slechts voor een deel binnen het plangebied. De structuur en samenhang zijn echter zo belangrijk dat ook delen buiten het plangebied in beeld zijn gebracht. De groengebieden liggen op de plaats waar de belangrijkste kanalen aansluiten op de waterlopen vanuit het achterland: de Zijkanalen H en I, en het Noordhollands Kanaal. Hier wordt de verbinding gelegd tussen de landschappen van Noord, het IJ en Waterland.

Bijzondere ecologische waarden

Het gebied Noordelijke IJ-oever heeft bijzondere ecologische waarden. In het plangebied kunnen twee specifieke ecologische systemen onderscheiden worden, namelijk het IJ-landschap en de Noorder IJ-plas. De Noorder IJ-plas neemt in het plangebied een bijzondere positie in. Het is een van de omgeving losstaande diepe zandwinplas zonder verbindingen met het omringende water. Hierdoor komen in de Noorder IJ-plas niet veel voorkomende en speciale diersoorten voor, zoals de brakwaterpissebed. Om de ecologische kwaliteit van deze geïsoleerde plas te bewaren, moeten waterverbindingen met de omgeving hier achterwege blijven. Het IJ-landschap heeft een eigen en constante kwaliteit. Die is ontstaan doordat het IJ-water van zout bij IJmuiden overgaat in zoet water bij het IJmeer via verschillende gradaties van brak water. Daardoor kent het IJ een rijke waterfauna. Zoutwatervissen, zoals haring of kabeljauw

komen voor, maar ook zoetwatersoorten zoals snoek en baars of de zeldzame rivierdonderpad. Het IJ-landschap heeft vooral ecologische waarde in de waterrand. Ondiepe oeverzones kunnen enorme ecologische waarde toevoegen. Een smalle zone met stortsteen kan veel beschutting en paaiplaatsen bieden.

Het IJ-landschap heeft geen directe relatie met biotopen buiten het IJ-gebied. Zo heeft Waterland zijn eigen kenmerken en zijn eigen soortenrijkdom. De Waterlandse Zeedijk vormt de begrenzing hiervan. Op regionale schaal zijn er twee zones waar een verbinding van biotopen aan weerszijden van het IJ belangrijk is. Aan de westzijde ligt deze zone tussen het Alkmaardermeer en de Kagerplassen en aan de oostzijde tussen Waterland en het Gooiplassengebied.

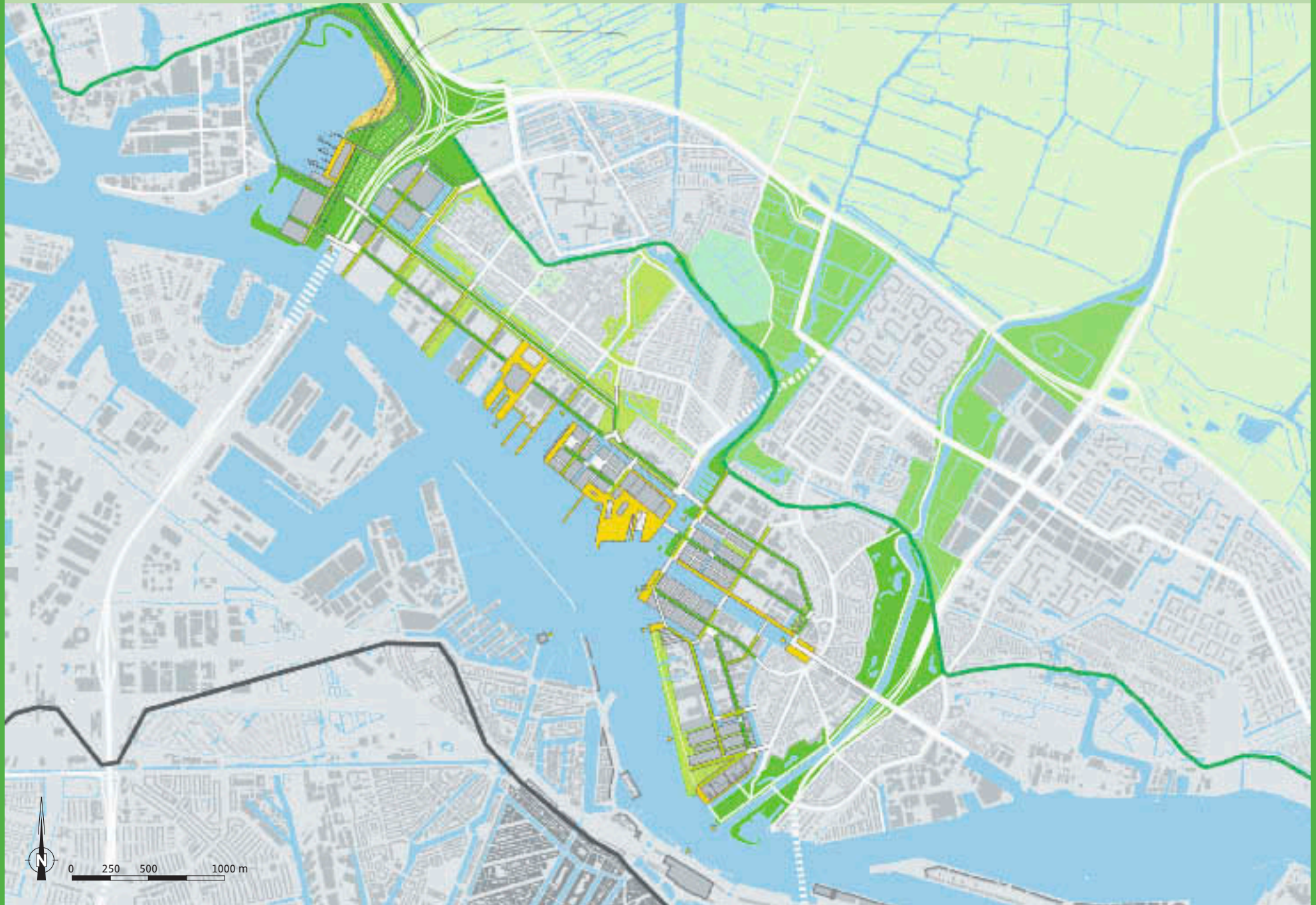
Drie groenzones

Amsterdam-Noord heeft twee aantrekkelijke zijden: Waterland en het IJ. In het Masterplan worden de groengebieden die Waterland met het IJ verbinden, beschermt, verbeterd en aantrekkelijker gemaakt. Die groengebieden zijn de Noordhollands Kanaalzone, de zone Kadoelerebreek en de Noorder IJ-plas. Ze krijgen elk een eigen karakter. De Waterlandse Zeedijk verbindt al deze groengebieden.

Noordhollands Kanaalzone: een groene wig

De Noordhollands Kanaalzone loopt als een groene wig door Amsterdam-Noord en bestaat uit drie delen die van elkaar worden gescheiden door de Waterlandse Zeedijk en de ringweg A10. Het zuidelijke deel, tussen het IJ en de Zeedijk, is een stedelijk park met een prachtige bomenlaan langs het kanaal. Het middelste deel, tussen de Zeedijk en de ringweg, heeft een meer open karakter. Bij het noordelijk deel, buiten de ringweg, begint het

RAAMWERK GROEN EN OPENBARE RUIMTE





Groene hoofdstructuur



Raamwerk wegen



Laanbeplanting: plataan



Laanbeplanting: iep



Openbare kaden en pleinen



Mogelijkheid aanlanding watervervoer



Strand



Zeedijk



Sportvelden



Hoogspanningsleidingen

echte Waterland. Voor het gebruik van deze groene wig zijn vooral het kanaal en de fietsroutes in het groen van belang. De parken die aan weerszijden liggen, zijn uitloopgebieden voor de tuindorpen en het centrumgebied. De Tolhuistuin en Sixhaven vormen vanuit de stad de entree van deze groene wig. Daarom wordt voorgesteld om de groene kwaliteit van de kop van Noord aan het IJ te versterken. Het is het visitekaartje van Noord.

Kadoelerbreek: karakter versterken

De zone Kadoelerbreek bevindt zich tussen de A10 en de plaats waar Zijkanaal I en het IJ elkaar ontmoeten. In het noordelijke deel, rond de Kadoelerbreek, is het karakter van Waterland, het veenweidegebied met gouwen en breken, nog duidelijk aanwezig. Het is een kwetsbaar gebied. Het is ook een gebied waar de afgelopen tijd veel recreatieve functies zijn ingepast, zoals sportvelden, volkstuinten en een manege. De rest van het groen kreeg daardoor een meer 'aangeharkt' karakter. De Nieuwe Gouw en Kadoelerbreek vormen nog het meest karakteristieke deel van het gebied. Het landschap mag niet verder versnipperd worden door wegen en bebouwing en de samenhang moet worden verbeterd. Het gebied kan aan identiteit en samenhang winnen wanneer al het groen tussen de ring en de Buiksloterbreek dat niet gebruikt wordt voor sportvelden en dergelijke, ruiger kan worden. Bijvoorbeeld door de oevers minder rechtlijnig te laten lopen en ze te laten begroeien met riet. Met wandel- en fietspaden en plekken aan het water ontstaat zo een aantrekkelijk recreatiegebied voor Banne Buikloot en de rest van Noord. Door middel van een sluis kan bij het gemaal een verbinding worden gemaakt voor kleine schepen die vanuit Waterland naar het IJ kunnen varen. Op die wijze wordt het vaargebied voor dit type recreatievaart aanmerkelijk vergroot. Waar de Kadoelerbreekzone het IJ raakt, vormt het groen samen met het aanwezige water een aantrekkelijke plek in het hart van de Noordelijke IJ-oever.

Noorder IJ-plas: een recreatieve parel

De Noorder IJ-plas blijft ook bij het vestigen van nautische bedrijvigheid een groene en natuurlijke zone. Sport en recreatieve bedrijvigheid kunnen profiteren van de goede waterkwaliteit. Verstedelijking vindt met name plaats binnen de ring A10.

De oude zeedijk: verbindende schakel

De Waterlandse Zeedijk is een historische lijn in het landschap van Amsterdam-Noord. De dijk is op verschillende plekken doorsneden door nieuwe infrastructuur, waardoor hij af en toe verdwenen lijkt. Het versterken van de continuïteit en herkenbaarheid van de dijk staat hoog op de agenda van het Stadsdeel. De dijk is weliswaar geen onderdeel van het Masterplan, maar met een inrichting als recreatieve route zal hij een waardevolle aanwinst vormen, die de groenzones onderling verbindt.

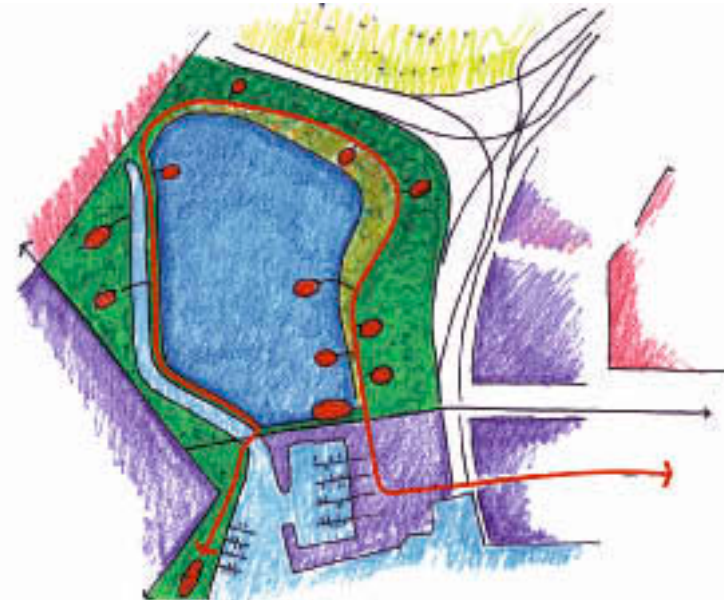
Landschappelijke plekken

Op drie cruciale landschappelijke plekken, namelijk waar het Noordhollands Kanaal en de Zijkanalen I en H vanuit het achterland op het IJ aansluiten, komen grote openbare ruimten. Pleinen, parken, havens en recreatieve voorzieningen maken dit tot plekken aan het IJ met een betekenis voor de stad en omgeving. Daarnaast is er een reeks kleinere plekken aan het IJ, waar de routes van het raamwerk het IJ bereiken. Dat kan een heel bescheiden plek zijn, een trap aan het water, een steiger of terras. Ten slotte is er ook een aantal openbare ruimten die de relatie tussen stad en water verder versterken: het Keerkringpark bij Tuindorp Oostzaan, de groene kop bij de HBG-haven, de ruimte bij de dokken van Shipdock, en de groene oever langs het Shell-terrein en de Buiksloterham. Een bijzondere positie neemt het Mosplein in.

NOORDHOLLANDS KANAALZONE



NOORDER IJ-PLAS



KADOELERBREEK



WATERLANDSE ZEEDIJK



Dit plein zal in de toekomst weer een echt plein moeten worden waarin naast de verkeersfunctie ook de openbare ruimte aan het water tot haar recht komt.

Groene oevers, maar soms niet

Het groene karakter van de Noordelijke IJ-oever is een basiskwaliteit waarmee de Noordkant van het IJ zich onderscheidt van de overkant. De zuidelijke IJ-oever is immers hard en stenig. Een nieuwe, deels openbare, groene oever aan de noordzijde van het IJ, in de binnenbocht, is daar een prachtige tegenhanger van. Tussen Overhoeks en de Grasweg komt daarom een brede, openbare, groene oeverzone. Dit oeverpark heeft betekenis als groene, verbindende schakel en als openbare route tussen twee kerngebieden aan de Noordelijke IJ-oever: het Sixhaven/Shell-gebied en NDSM-stad. Daarnaast is het park een belangrijke openbare ruimte voor het intensief bebouwde Shell-terrein. Stadsbewoners kunnen hier genieten van het water en de omgeving.

Op andere plaatsen zijn de groene oevers meer bescheiden van omvang. Bij alle groene oevers is gekozen voor stortstenen oevers met opschietende vegetatie. Dat ligt voor de hand in verband met de scheepvaart en de golfslag op het IJ. Maar even belangrijk is dat deze oevers een belangrijke bijdrage leveren aan het ecologische systeem van het IJ. Zo'n type oever biedt beschutting, paaiplaatsen en kraamkamers voor water- en landdieren. Ook langs de beschutte kanalen en insteekhavens komen zo veel mogelijk stortstenen oevers, waar steigers overal aanlegmogelijkheden bieden. Wanneer er niet voldoende ruimte is voor een stortstenen oever, is een schuine oever van gezette steen een goede optie.

Maar niet overal komen groene oevers. Soms verdient een kade de voorkeur, omdat goede kades mogelijkheden bieden voor watergebonden functies en aanlegmogelijk-



OEVERS



OPENBARE RUIMTE HAAKS EN PARALLEL



heden voor schepen. Bijvoorbeeld in verband met bedrijvigheid aan het water of vanwege de gewenste diversiteit. Zo zijn langs de zonnige en drukke noordkant van het Van Hasseltkanaal kades gewenst, waar bijzondere schepen aan kunnen leggen en wandelaars langs het water kunnen flaneren.

Lijnen van openbare ruimten, haaks en parallel

De Noordelijke IJ-oever heeft een onduidelijk en onvolledig netwerk van wegen. Vaak ontbreken bruggen en het is op veel plekken moeilijk om naar de oever van het IJ te komen. De herkenbaarheid en oriëntatie worden vergroot doordat openbare ruimten, waarin bestaande en nieuwe verbindingen worden opgenomen, zo veel mogelijk haaks op het IJ staan óf parallel hieraan liggen. De stedelijke openbare ruimten helpen op deze manier de relatie tussen Noord en het IJ te versterken. Routes en verbindingen haaks op het IJ leiden vanuit de achterliggende woonbuurten naar een openbare ruimte aan het IJ: een kade, park of bijzonder punt. Routes en verbindingen parallel aan het IJ kruisen deze haakse lijnen. Op de belangrijkste knooppunten wordt een plein of park voorgesteld. Soms scheren de parallelle routes en verbindingen langs de koppen van de insteekhavens, soms liggen ze verder van het IJ af en vormen meer beschutte routes. Soms loopt een lijn direct langs het IJ, zoals de oever van het Shellterrein. Deze oever wordt als openbare route langs het IJ doorgezet in de richting van het nieuw te ontwikkelen gebied rond de monding van Zijkanaal I en het Van Hasseltkanaal. Dit kan een doorgaande oeverroute zijn, maar ook een route via boardwalks: een promenade die soms om een insteekhaven loopt.

Profielen

Om de verbindingen te verbeteren, stelt het Masterplan een helder en overzichtelijk raamwerk voor van openbare ruimten, dat bestaat uit wegen, wandel- en fietspaden. Om dat raamwerk tijdens de voortdurende veranderingen in het gebied te handhaven, is flexibiliteit in de profielen ingebouwd. Zo zijn er standaardprofielmaten voor hoofdwegen, gebiedsontsluitingswegen en erf-toegangswegen die ruimte geven aan een scala van mogelijke profielen. Bomen, kabels en leidingen zijn hierin vaste gegevens. Met verschillende snelheidsregimes is rekening gehouden.

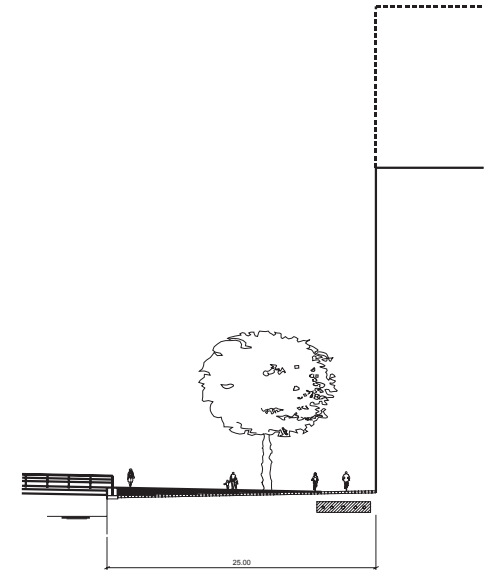
Alle profielen evenwijdig aan het IJ worden voorzien van platanen. Die passen goed bij het karakter van de Noordelijke IJ-oever. Haaks op het IJ wordt gebruik gemaakt van een typisch Amsterdamse boom, de iep. Inmiddels zijn er voldoende tegen iepziekte resistente variëteiten voorhanden.



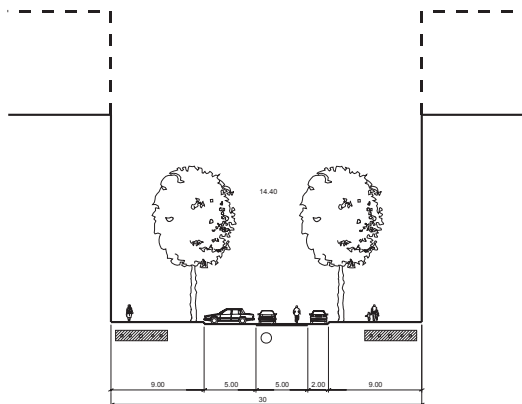
PROFIELEN



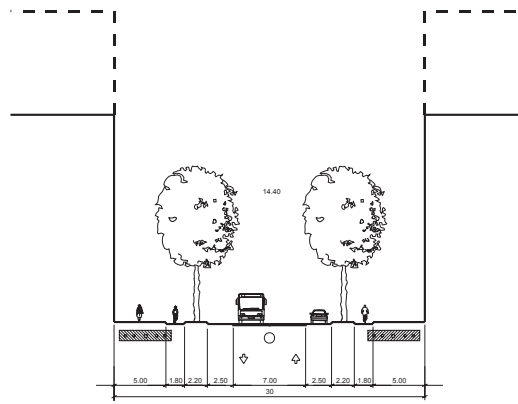
PROFIEL KADE VAN HASSELTKANAAL NOORDZIJDE



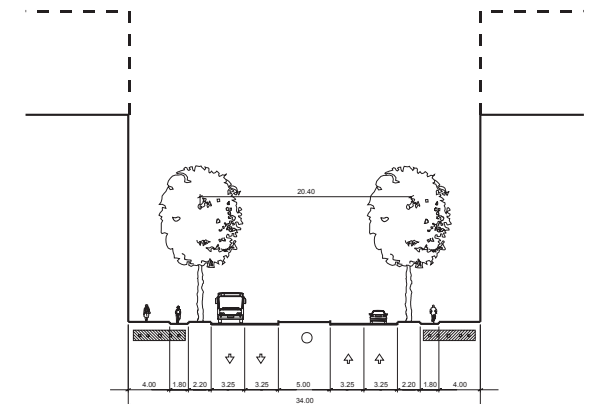
STANDAARD PROFIEL 30 KM/UUR



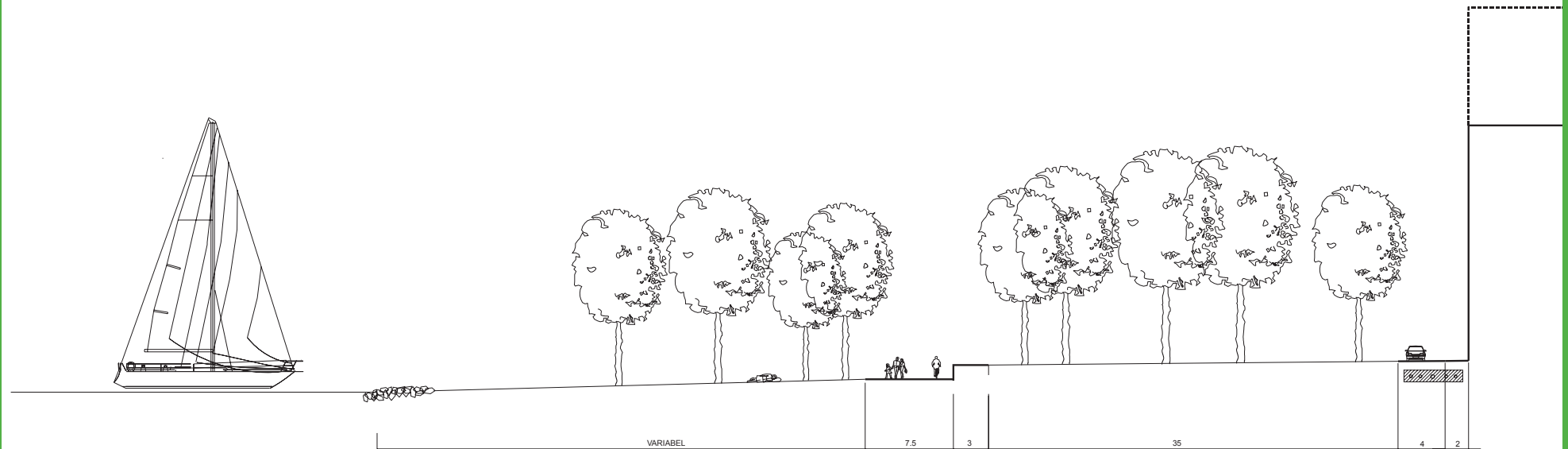
STANDAARD PROFIEL 50 KM/UUR



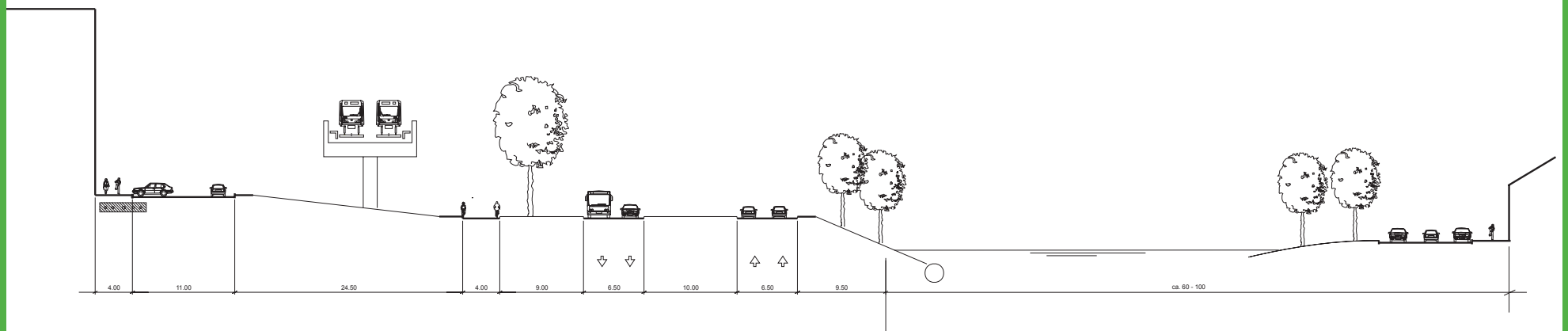
PROFIEL KLAPROZENWEG



PROFIEL NOORDELIJKE IJ-OEVER TER HOOGTE VAN HET SHELL-TERREIN



PROFIEL CORNELIS DOUWESWEG





BRUGGEN



Brug over Noordhollands Kanaal, Zijkanaal I en H



Brug over Van Hasselkanaal

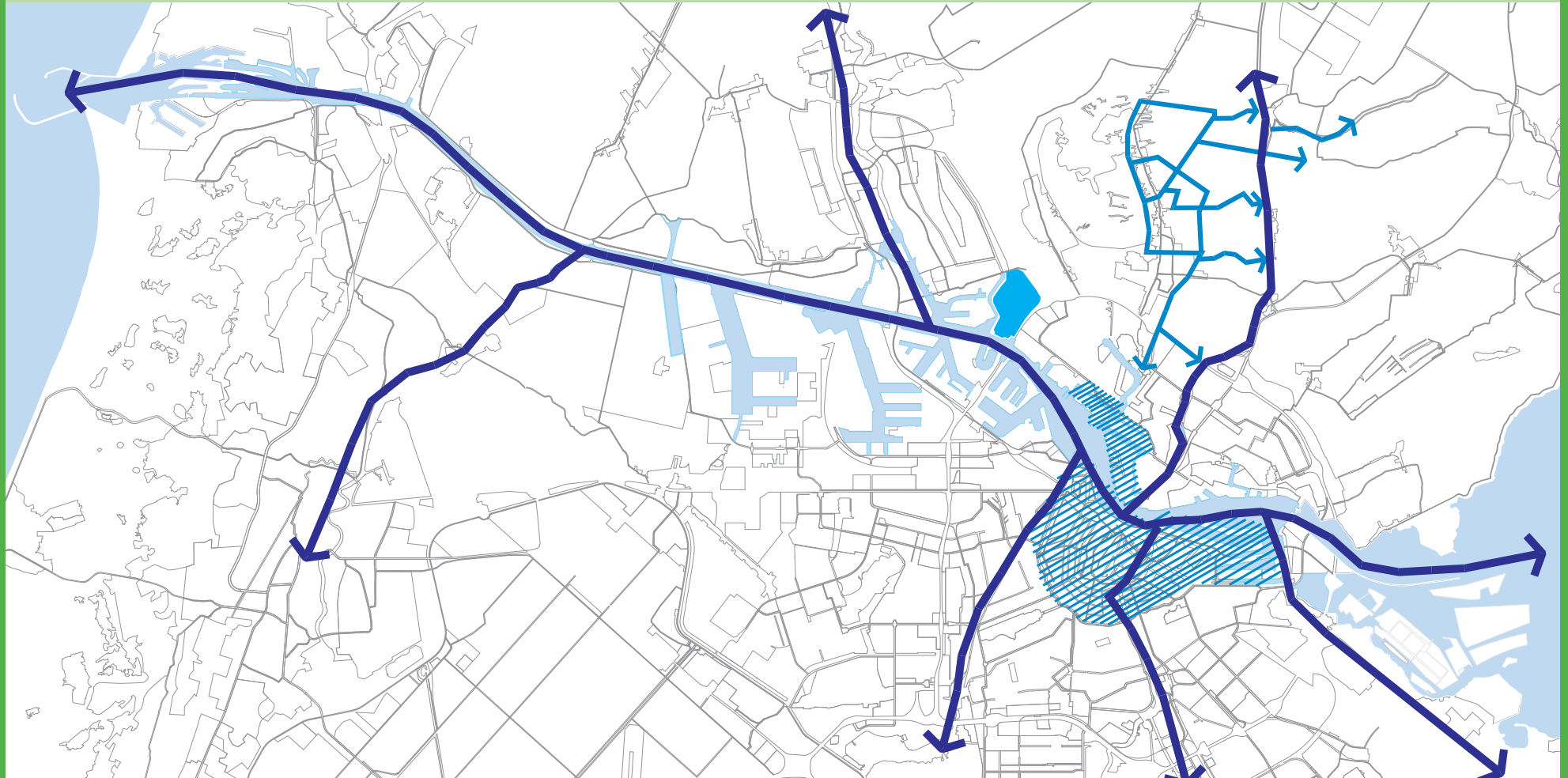


Standaard brug Noordelijke IJ-oever

Bruggen

Bruggen kunnen routes continu maken, zodat je niet hoeft om te rijden, maar ze kunnen ook een sprong markeren in het landschap, bijvoorbeeld tussen twee polders. In het gebied van de Noordelijke IJ-oever zijn vier typen bruggen herkenbaar: bruggen over de smallere kanalen, over het Johan van Hasselkanaal, over het Zijkanaal H en I en over het Noordhollands Kanaal. Zij hebben verschillende functies. Nieuwe bruggen over kleine kanalen zijn bedoeld om continuïteit te bieden in een opgehoogd poldergebied, waar in de loop der tijd tal van kanalen zijn gegraven. Ze worden bescheiden vormgegeven als plaatbruggen met een relatief korte overspanning en zijn uitgevoerd in beton. Ze hoeven in de regel niet beweegbaar te zijn. Over het Johan van Hasselkanaal vormen lange, transparante bruggen de verbinding met de overkant, waarbij, door een bescheiden vormgeving, de lengterichting van het kanaal benadrukt wordt. Ze refereren wat betreft materiaalgebruik aan het havenverleden van de plek. Het kanaal moet bovendien bereikbaar zijn voor grotere schepen, de openbare kade biedt immers kansen voor een maritieme functie. Daarom moeten de bruggen hier wel beweegbaar zijn. Ook over het Noordhollands Kanaal past een wat terughoudende vormgeving in verband met de monumentale Willemsluizen. Eventuele bruggen moeten transparant en beweegbaar zijn. De Zijkanalen H en I zijn de enige niet-gegraven waterlopen in de IJ-oever van Noord. Ze vormen de grenzen tussen de verschillende polders die in het IJ gemaakt zijn. Hier is het markeren van een sprong wel op zijn plaats. Elke brug zou verschillend en expressief kunnen zijn.

REGIONAAL WATERGEBRUIK



-  Nationale vaarwegen
-  Regionale vaarwegen
-  Kleine bootjes netwerk

Raamwerk water: water in de hoofdrol

Naast het groene deel van het raamwerk is er het blauwe deel: het water. Het blauwe raamwerk bestaat uit verschillende typen water. Ten eerste is er het grote water van het IJ, samen met de grote zijkanalen. De maat en schaal van dit water is spectaculair. Achter het IJ ligt een kleinschaliger en fijnmaziger netwerk van kanalen en insteekhavens. Dit waternet vormt een veel luwer en meer beschut milieu. En ten slotte is er de Noorder IJ-plas, die ook al bij het raamwerk groen en openbare ruimte aan de orde kwam. Het raamwerk water moet het mogelijk maken dat het gebruik van het water toeneemt. Een nieuw en divers walprogramma zorgt daarbij voor de nodige faciliteiten.

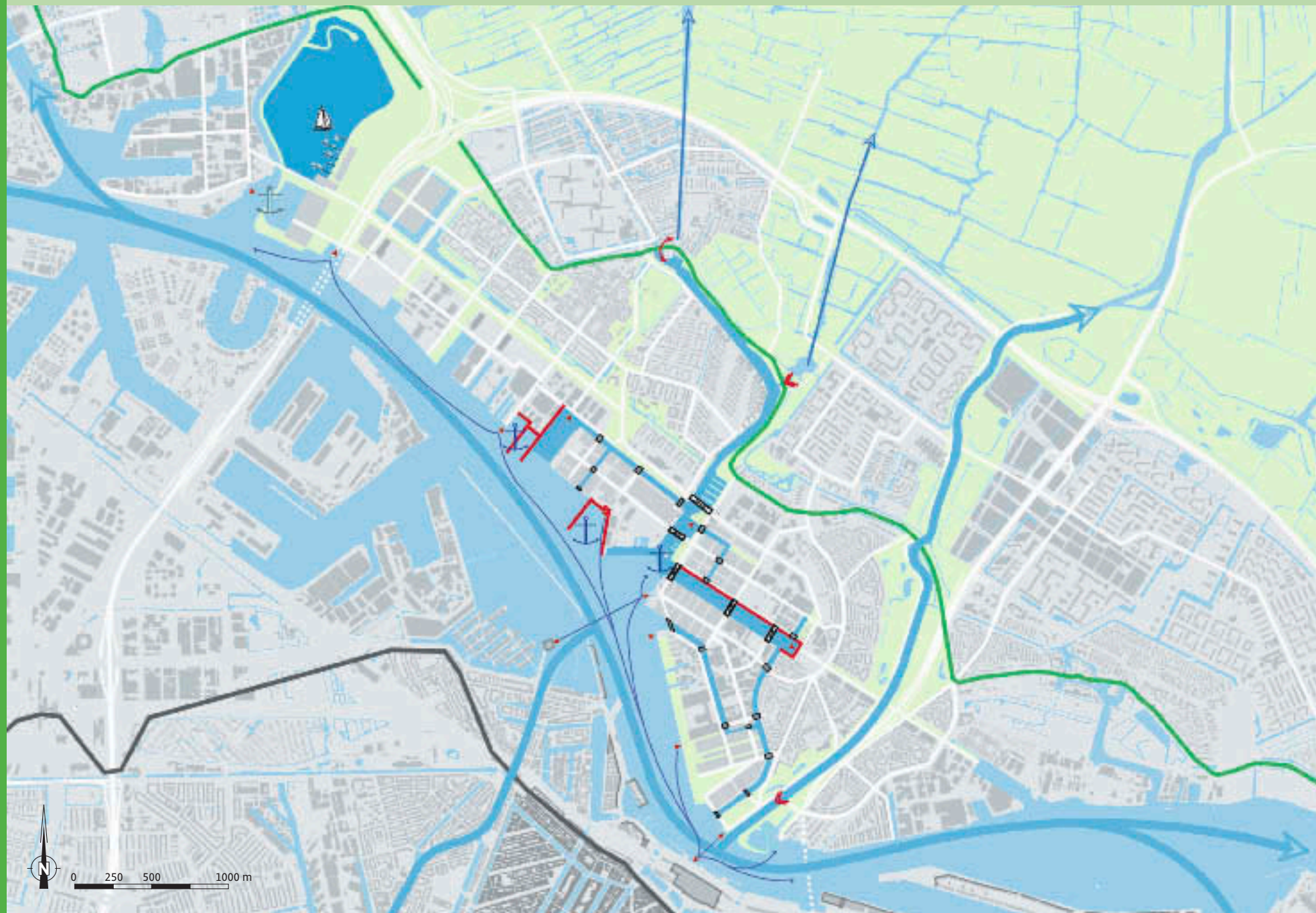
Knooppunt van vaarroutes

Het IJ vormt een knooppunt van binnenlandse en internationale vaarroutes. Op Europese schaal is het IJ een hoofdtransportas voor de beroepsvaart en de toegang tot Amsterdam voor de grote doorgaande cruisevaart. Zeilschepen die de zogeheten routes voor staande mast volgen tussen Friesland en Zeeland, passeren hier via het Markermeer, de Zaan, het Spaarne en de Kostverlorenvaart. Andere belangrijke noord-zuidroutes zijn het Noordhollands Kanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal. Het IJ is tevens de verbinding tussen de Noordzee en het Markermeer.

Daarnaast speelt het waternet een belangrijke rol in het versterken van de relatie tussen beide zijden van het IJ. Pleziervaart, maar ook een netwerk van veer-

ponten en watertaxi's zijn mogelijk. Opwaardering van het waternetwerk zal bijdragen aan het imago van de vernieuwde Noordelijke IJ-oever en Amsterdam-Noord met het IJ als knooppunt voor beroeps- en recreatievaart. De populariteit van de Sixhaven als passantenhaven geeft de potentie aan van Amsterdam als zo'n water-knooppunt. Dit blijkt ook uit de groeiende belangstelling vanuit de riviercruise- en chartervaart. Nieuwe maritieme en watergebonden activiteiten lijken dan ook kansrijk.

RAAMWERK WATER





Hoofdvaarroute



Netwerk luwe routes



Veerverbindingen



Openbare kade met aanlegmogelijkheden



Mogelijkheid aanlanding watervervoer



Passantenhaven



Jachthaven met landprogramma



Havens cruise- en chartervaart, grotere passanten, etc.



Niet-gemotoriseerde waterrecreatie



Schutsluis



Overhaal kano's



Vaste brug



Beweegbare brug



Zeedijk

Meer gebruik van water in het gebied

In de loop van de tijd is er veel gedempt in het gebied van de Noordelijke IJ-oever. Maar nog altijd bestaat een derde van het gebied uit water. Dit waternetwerk krijgt een hoofdrol in de ruimtelijke structuur. En minstens zo belangrijk: in het gebied komen straks functies die meer gebruikmaken van dat water. Want er is wel veel bedrijvigheid in het gebied, maar een groot deel hiervan is niet watergebonden. Transport via water blijkt weinig voor te komen. De kanalen en insteekhavens bieden ruimte om hierin structureel verandering te brengen. Een netwerk van luwe routes binnendoor kan bovendien een interessante recreatieve aanvulling zijn op het vaarmilieu van Waterland. De Noordelijke IJ-oever vormt dan een interessante toevoeging aan het vaargebied voor kleinere schepen in en om Amsterdam.

Het walprogramma

Het walprogramma langs en binnen de Noordelijke IJ-oever is divers en de verwachting is dat die diversiteit alleen maar groter wordt doordat de havenactiviteiten in het Noordzeekanaalgebied zich zullen uitbreiden. Er ligt een aantal kansen voor nieuwe activiteiten op de wal:

- De Noordelijke IJ-oever kan in de toekomst faciliteiten bieden voor een distributiecentrum met watertransport voor het stadscentrum;
- NDSM-werf en Shipdock zijn geschikt als tijdelijke ligplaats voor grote toeristische schepen (tot 150 meter) die een bezoek aan Amsterdam brengen en waarvoor achter het Centraal Station te weinig ruimte is. Dit vraagt wel een logistiek walprogramma met bevoorrading en bustours en het vraagt een snelle verbinding met het Centraal Station;
- De Noorder IJ-plas is bijzonder geschikt voor

nautische bedrijvigheid zoals nieuwbouw, reparatie en onderhoud van schepen;

- De openbare plekken van het raamwerk groen en openbare ruimte, evenals de bestaande aanlanding aan de Tolhuistuin, zijn erg geschikt voor aanlanding van ponten en watertaxi's;
- Een deel van de Noorder IJ-plas kan goed worden gebruikt als jachthaven, afgeschermd van het ruwe IJ. De Sixhaven zou zich kunnen ontwikkelen als passantenhaven met internationale allure.

De woonschepen in de Zijkanalen H en I, Buiksloterkanaal en Tolhuiskanaal blijven gehandhaafd. De woonbotenhaven in Zijkanaal I kan onderdeel worden van een waterpark.



FIJNMAZIG WATERSYSTEEM



Schepen die passen

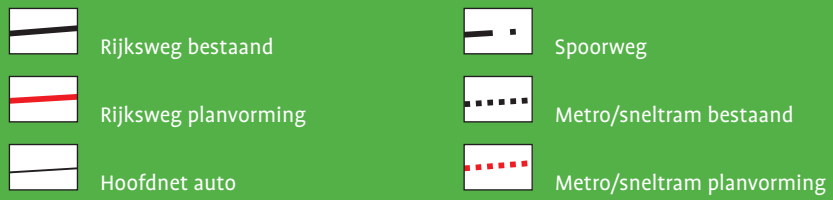
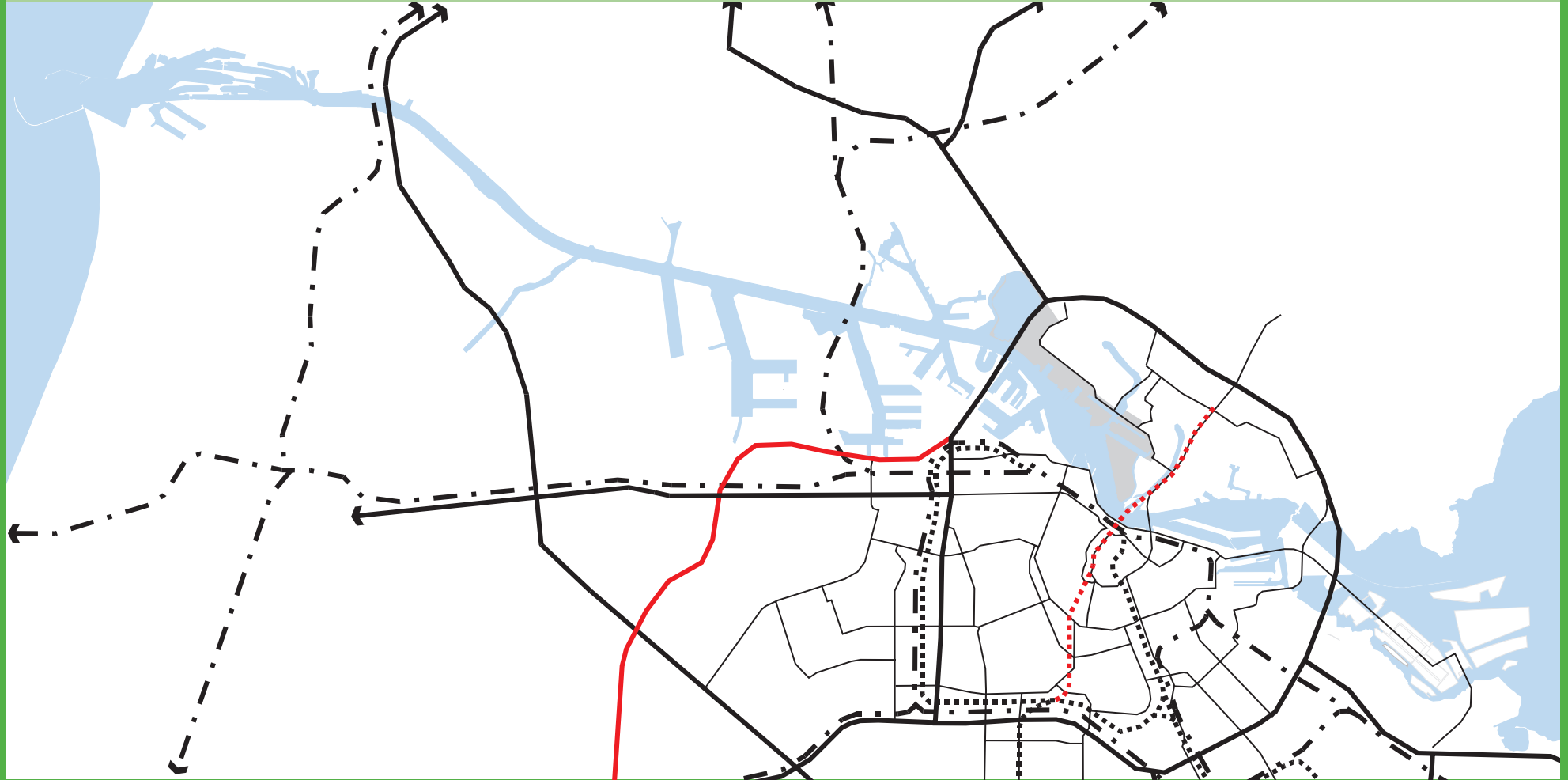
De Noordelijke IJ-oever heeft kades, pieren en steigers die niet alleen geschikt zijn voor de kleine recreatievaart. Van oudsher zijn er zeegaande schepen gebouwd en gerepareerd en dat gebeurt nog steeds, bijvoorbeeld op de werf van Shipdock. De Noordelijke IJ-oever biedt dan ook plaats aan schepen die elders, bijvoorbeeld aan de zuidkant van het IJ, niet of nauwelijks passen. Voorbeelden daarvan zijn de riviercruise-vloot en de schepen van de party- en de chartervaart.

Toch zijn er grenzen aan de maat. Wie de bestaande dokken en pieren bestudeert, ziet dat schepen langer dan 150 meter vrijwel nergens passen. Ook de hoogte is aan een grens gebonden. Waar die meer dan 20 meter boven de waterlijn ligt, gaat het schip de bestaande gebouwen overheersen. Dan komen licht en uitzicht in het gedrang en verdwijnt de belangrijkste kwaliteit van de Noordelijke IJ-oever, het visueel contact tussen land en water. Dit type schepen zal de herontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever blokkeren.

Misschien nog belangrijker dan de maten van het schip is het gebruik. Schepen dienen om te varen. De dynamiek van aankomende en vertrekkende schepen en de wisselingen daardoor in het stadsbeeld horen bij het IJ. Ze zijn essentieel voor de Noordelijke IJ-oever en voor Amsterdam. Schepen die niet varen, doen daar afbreuk aan. Plaatsgebonden functies zoals woningen, hotels en zorgvoorzieningen horen dus niet thuis op schepen, maar op het vasteland. Daar zijn ze aan de IJ-oever straks van harte welkom.



REGIONAAL VERKEERSNETWERK



Raamwerk verkeer: goede bereikbaarheid noodzaak

In Amsterdam-Noord wordt nu meer gebruikgemaakt van de auto dan van de fiets en van het openbaar vervoer. Dat is ook logisch omdat het openbaarvervoersysteem in Noord op dit moment ontoereikend is en ook met de fiets is het niet altijd eenvoudig om van a naar b te komen. Op veel plekken ontbreken de juiste verbindingen. Met de auto daarentegen is het verplaatsen in Noord een stuk makkelijker. Vanuit elke plek in Noord is de snelweg dichtbij en er zijn verschillende aansluitingen op de A10. Maar ook de auto moet binnen Noord veel omrijden. Een belangrijke opgave is dus een raamwerk verkeer neer te zetten, dat Noord en de Noordelijke IJ-oever goed ontsluit voor de verschillende vervoerswijzen. Met de ontwikkelingen aan de Noordelijke IJ-oever zal de mobiliteit in Noord namelijk nog flink toenemen per auto, fiets en openbaar vervoer. De ontwikkelingen zullen echter geleidelijk plaatsvinden, dus het verkeersnetwerk hoeft niet in een keer klaar te zijn. Het kan meegroeien met de toename van de mobiliteit en zich zo aanpassen aan de situatie in het gebied. Een goede bereikbaarheid in alle fasen van ontwikkeling is daarbij wel noodzaak.

Een uitgebreid verkeersonderzoek is uitgevoerd om voor alle soorten verkeer inzicht te krijgen in de benodigde wegen, fietspaden en openbaarvervoerlijnen met haltes. Zo is een stevig raamwerk ontstaan dat bereikbaarheid garandeert. Dit is onder andere van groot belang voor de bedrijven.

Geen vaste oeververbinding

Een extra vaste oeververbinding voor auto's over of onder het IJ is binnen het plangebied van het Masterplan niet meer te realiseren. We moeten erkennen dat in de wijze waarop de stad is gegroeid er geen ruimte meer is om dit type zware infrastructuur in te passen. Tevens is in het stedelijk wegennet onvoldoende ruimte om de verkeersstromen op te vangen of door te leiden. Voor de fiets levert een vaste oeververbinding ook geen voordeel op. Zowel een 24 meter hoge brug (doorvaarthoogte scheepvaart) als een meer dan 10 meter diepe tunnel is voor fietsers en voetgangers slecht bruikbaar en bovendien onveilig. De oeververbinding voor openbaar vervoer wordt wel een feit met de aanleg van de Noord/Zuidlijn. Deze verbinding is van grote betekenis voor Noord. Een goed alternatief voor fietsers en voetgangers, dat past bij het karakter van Noord en snel te realiseren is, is watervervoer met waterbussen en watertaxi's. Dit vervoer zal toenemen met de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever.

Minder met de auto, wel goed bereikbaar

De vanuit verkeersonderzoek verkregen inzichten laten zien dat de toekomstige situatie in Noord ertoe zal leiden dat de auto ook op langere termijn een groter aandeel in de verplaatsingen houdt dan in de rest van Amsterdam. Een belangrijk doel is dan ook om te proberen het auto-gebruik terug te dringen ten gunste van het openbaar vervoer en de fiets. Ondanks het streven om het auto-gebruik terug te dringen, zal de toename van het auto-verkeer in Noord ten gevolge van de ontwikkeling van de Noordelijke IJ-oever toch groot zijn, tot wel 90.000 extra autoritten per dag. Dat vraagt om verbetering van de hoofdroutes door het gebied, betere aansluitingen op de A10 en aanleg van wegen en bruggen op plaatsen waar nu nauwelijks te komen is.